

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 1

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

restaurer la situation par le trafic Nord-Est-Sud et celui d'Orient. La ligne du Simplon et l'électrification du Gothard pourront nous y aider, comme permet de l'espérer le Simplon-Express et le Continental-Express.

Cependant, nous ne sommes pas certains de conserver le trafic franco-italien, celui de la Hollande aux Indes Néerlandaises et celui des Balkans. Pour le trafic anglo-égyptien, il a été créé le « Bombay-Express » qui tourne la Suisse, de même que, pour le trafic franco-italien, l'express « Paris-Rome », qui est dirigé par le Mont-Cenis. Le train de luxe militaire « Paris-Bâle-Varsovie » est menacé par un express « Paris-Prague-Varsovie », mis en marche le 1^{er} octobre et qui passe par Strasbourg et Nuremberg.

Mais ce qui nous nuit plus encore que tout cela, c'est l'état des changes qui renchérit, pour les voyageurs comme pour les marchandises, le parcours suisse et vient détruire l'avantage du parcours le plus court. Les conséquences sont faciles à comprendre. Les tarifs plus élevés de nos voisins ne suffisent même pas à équilibrer la situation, et même si nous mettions en vigueur des tarifs exceptionnels qui ne nous laisseraient aucun profit, nous n'arriverions pas à lutter avec avantage. Aussi n'est-il pas vraisemblable que la convention qui doit remplacer la Convention de Berne, du 14 octobre 1890, sur les règles et prescriptions du trafic des marchandises internationales puisse améliorer pour le moment notre situation ; ce n'est qu'une égalisation des changes qui pourrait nous permettre d'occuper de nouveau la même situation qu'avant la guerre, au point de vue du trafic international.

Pour ce qui est du transit des marchandises, une seule conséquence qui est cependant d'importance nous est favorable ; c'est la rareté du matériel roulant. L'insuffisance du matériel roulant se constate partout : même les C. F. F. en souffrent, beaucoup moins cependant que les puissances autrefois belligérantes et, parmi celles-ci, les Empires Centraux qui ont dû livrer une partie de leurs wagons à l'Entente. Cette pauvreté oblige à employer le chemin le plus court, dans tous les cas où l'on peut obtenir par là un raccourcissement du parcours (*sic*). C'est notamment le cas en passant par la Suisse ; d'où, pour nous, un grand avantage qui subvient à la misère des changes étrangers.

Aussi, est-il très important pour nous de savoir lequel des deux éléments retrouvera le premier son équilibre, le matériel roulant ou les changes.

En résumé, nous constatons que la situation, pour n'être pas désespérée, est cependant assez défavorable. En tout cas, elle donne à réfléchir à tous ceux qui espèrent avantager les taxes du trafic local, intérieur et direct aux dépens du trafic international auquel on imposerait de nouvelles charges.

Cela est complètement impossible et le sera encore pendant de longues années. Il vaut mieux le dire carrément que de se bercer d'espérances et de se promettre à soi-même et aux autres des choses que les circonstances plus fortes que nous ne permettraient pas de réaliser.

W. MILLER,
Secrétaire de l'Association
« Pro Gothardo ».

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Communiqués du Secrétariat.

Voyage d'études dans l'Amérique du Nord. — Les préparatifs d'un deuxième voyage sont en bonne voie. Les techniciens formeront probablement un groupe distinct divisé en deux groupes dont l'un comprendra les ingénieurs-construc-

teurs, avec les architectes, et l'autre, les mécaniciens et les électriciens. Il est prévu que ces deux groupes voyageront ensemble mais indépendamment du reste des participants.

Le but du voyage du groupe technique est la visite d'ouvrages intéressants et l'étude des méthodes américaines de construction. Les questions d'intérêt scientifique seront envisagées de préférence à celles d'ordre commercial.

On s'est mis en rapports avec les associations professionnelles américaines qui ont promis leur appui. Des relations n'ont été nouées avec les autorités et d'autres associations que pour autant que le succès du voyage l'exige. Les festivités seront évitées autant que possible.

Le coût du voyage a été évalué de 5000 fr. à 7000 fr. par les participants à la première expédition.

Terme du voyage, fin d'avril. Durée du séjour en Amérique, deux mois. — Itinéraire : New-York, Philadelphie, Washington, Pittsburg, Cincinnati, Dayton, Chicago, Milwaukee, Détroit, Niagara, Rochester, Syracuse, Shenectady, Boston, Providence, New-York.

Il serait désirable que le nombre des techniciens, 50 inscrits à l'heure qu'il est, fût porté à 80, mais pas davantage. Les membres de la S. S. I. A. qui désirent des informations sur ce voyage sont priés de s'adresser au Comité d'initiative, à Berne, Laupenstrasse, 81, ou à M. H. Peter, directeur du Service des eaux de la ville de Zurich.

Séance du Comité central, du 11 décembre 1919.

Voyage aux Etats-Unis. — Le président fait savoir qu'il est empêché de prendre part à ce voyage et qu'il s'est retiré, en conséquence, du Comité d'initiative. L'organisation du groupe technique se poursuit avec succès.

Gisements de minerais de tungstène. — Comme suite au communiqué qui a paru dans notre numéro du 12 juillet 1919, le président annonce qu'une nouvelle communication du Département de l'économie publique, concernant l'importation de tungstène de la Bolivie, est à la disposition des intéressés au Secrétariat de la société.

Secours aux chômeurs. — Il résulte d'une communication de l'Office fédéral pour la lutte contre le chômage qu'il y a grande pénurie d'architectes en France. Les offres de service peuvent être adressées à M. Cambon, président de l'Association des employés de travaux publics, boulevard Malesherbes 155, à Paris.

Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes

(Section de la Société suisse).

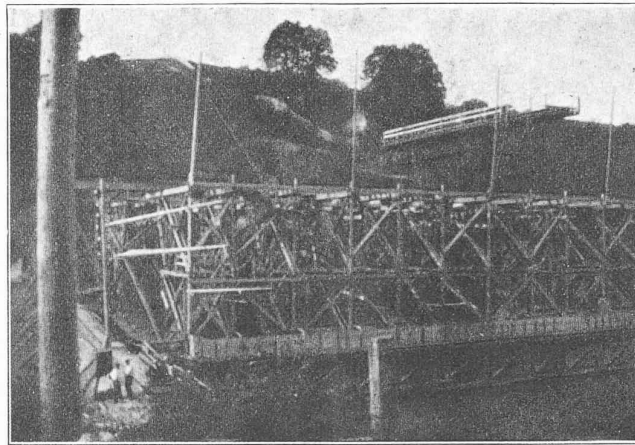
Visite des travaux du Pont Butin le mercredi 10 septembre 1919.

Grâce à l'amabilité de M. Perrenoud, Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux Publics, et de notre collègue M. H. Gamper, ingénieur de la S. A. Conrad Zschokke, à Genève, une visite des travaux a pu être arrangée pour ce jour-là, de 4 à 6 heures, en commun par la Société Genevoise et par le Groupe Genevois de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique Fédérale (G. e. P.). De plus, comme la Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes a manifesté à diverses reprises son intérêt pour ces travaux, elle a été invitée à prendre part à la visite, de même que le Groupe Vaudois de la G. e. P.

Tout se prête à une bonne réussite de la visite : le temps au beau fixe, même un peu trop chaud, la nombreuse participa-

tion (une cinquantaine de personnes, dont une quinzaine de collègues vaudois), l'état des travaux fort intéressants en ce moment, l'obligeance de MM. Gamper et Bieler, sous la direction desquels la visite a lieu en groupes. Chacun de ceux-ci examine successivement les installations de la rive gauche, compresseur d'air, bureau, chantier, installations de chargement et de déchargement des matériaux, plan incliné, fondation achevée de la pile gauche, puis la carcasse métallique des trois caissons qui porteront la pile en rivière et sont suspendus par des vérins à une vaste charpente sur pilots

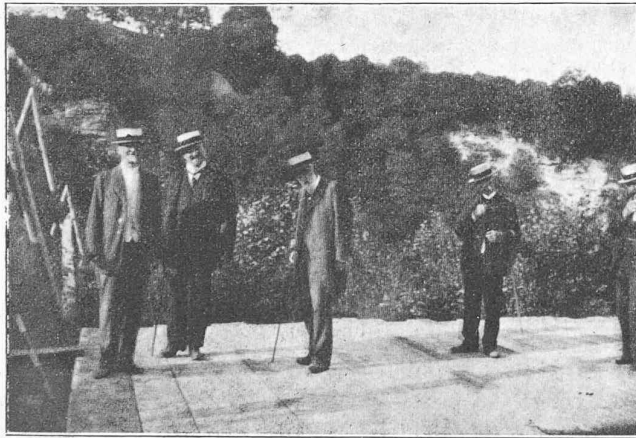
CONSTRUCTION DU PONT BUTIN



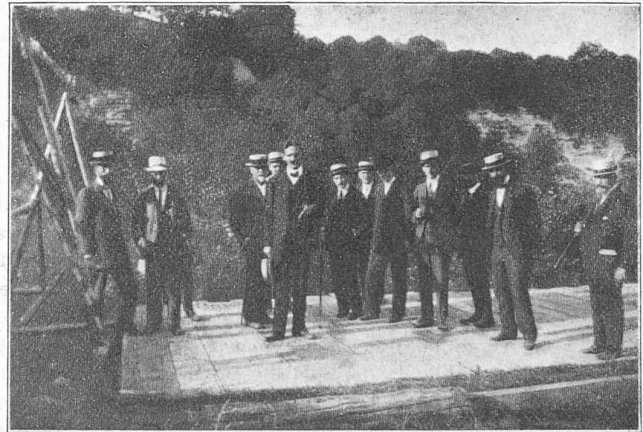
Fondation de la pile en rivière.

en assistant sans se déranger au départ d'un avion postal.

Peu après, le souper, auquel prennent part 39 convives, est servi sur la terrasse de la crèmerie et achève de rétablir chacun dans son « assiette » normale. En l'absence de MM. Autran et Fatio, président et vice-président de la Société Genevoise, M. E. Imer-Schneider, président du Groupe Genevois de la G. e. P. souhaite brièvement la bienvenue aux ingénieurs et aux architectes vaudois qui ont bien voulu répondre à l'invitation de la Section Genevoise et remercie tous ceux qui ont contribué à la bonne réussite de la visite.



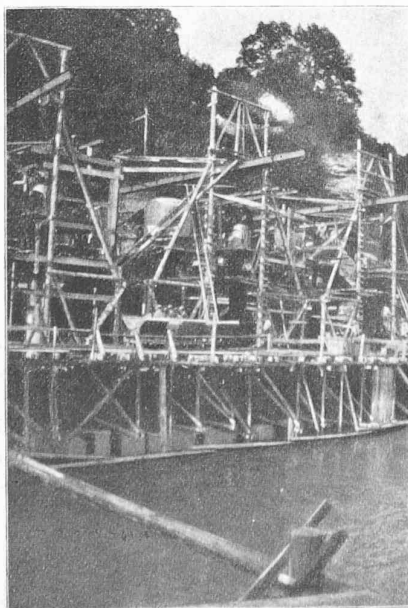
Un groupe de visiteurs. — Au milieu : M. P. Piccard.



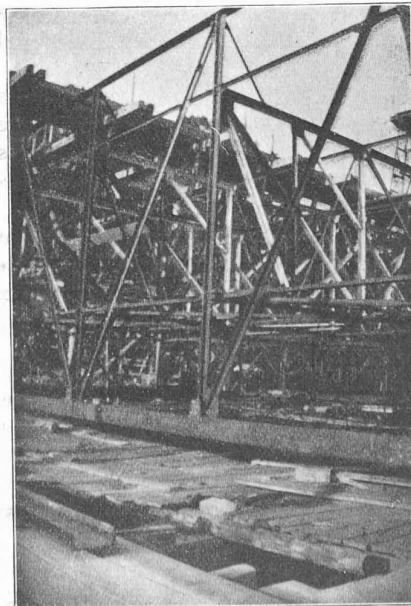
Un groupe de visiteurs.

fichés dans le lit du fleuve, enfin les fondations de la pile de la rive droite sous la falaise, où les trois caissons en fonçage sont déjà sous une pression de 7 mètres d'eau. Quelques visiteurs descendent même dans ces caissons.

Vers 6 1/2 heures tous se rassemblent sous la pergola de la crèmerie-restaurant du Stand de Saint-Georges et s'y remettent de la chaleur éprouvante en absorbant des boissons variées, mais fraîches, et



Fondation de la pile de la rive droite.



Carcasse métallique des caissons de la pile en rivière.

M. L. Flesch, président de la Société vaudoise, lui répond d'une manière tout aussi brève.

Vers 10 1/4 h. le tramway ramène en ville, par une nuit de pleine lune de toute beauté, la plupart des participants qui ne se quittent guère qu'à l'heure du départ du train de nuit pour Lausanne.

Cette réunion montre, une fois de plus, la bonne entente qui règne aussi bien entre ingénieurs et architectes vaudois et genevois qu'en

(Photographies obligeamment communiquées par M. J. Favre-Brandt, ingénieur.)

tre anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne et de l'Ecole Polytechnique fédérale.

Le secrétaire :
EDM. EMMANUEL.

Relèvement des tarifs des chemins de fer français.

Le 30 décembre, la Chambre française des députés a voté un article de loi « autorisant le ministre des travaux publics à homologuer un nouveau relèvement des tarifs de chemins de fer ». Au cours de la discussion générale qui précéda ce vote, un député socialiste, M. Léon Blum qui, jusqu'aux élections de novembre dernier fut maître de requêtes au Conseil d'Etat, et qui, de plus, est un critique dramatique et littéraire très en vedette, a défendu, d'après le *Temps*, cette thèse : « Les transports sont un service public : ce n'est pas aux usagers à en payer le prix, c'est aux contribuables. » Les postes sont aussi un service public en France et pourtant il ne paraît pas que la franchise de port des envois postaux y soit en vigueur. « Et vous savez comme on fait un bon paradoxe, disait Emile Faguet, à propos d'une théorie révolutionnaire du même M. Blum sur le mariage — ce n'est pas difficile : on prend une vérité de sens commun, et puis on la retourne comme un gant ; on en prend mathématiquement le contraire ; d'où il appert qu'un paradoxe étant une banalité retournée est aussi banal que la banalité elle-même. Donc M. Blum s'est dit : Si au lieu d'exiger des jeunes gens la virginité, on ne l'exigeait pas des jeunes filles ; et si l'on permettait aux jeunes filles, en les y conviant du reste, de faire les mêmes expériences d'amour que font les jeunes gens ? Homme et femme arriveraient au mariage dans les mêmes conditions, ce qui est le but cherché. Voilà la solution. »

Il est vrai que M. Blum aurait, toujours d'après le *Temps*, invoqué à l'appui de sa thèse l'argument impliqué dans cette question : « Fait-on payer l'usage de la route aux piétons et aux voitures ? » D'où il appert, pour parler comme M. Faguet, que ce que M. Blum revendiquerait en faveur des usagers des chemins de fer ce n'est pas la gratuité des trans-

ports mais bien l'exonération des péages dont bénéficient déjà les usagers des canaux et des rivières canalisées. Ce n'est, peut-être et même probablement, pas identiquement la même chose pour M. Blum, mais le journaliste, peu curieux de telles subtilités, a assimilé le service public d'enlèvement des ordures ménagères, par exemple, au service public des chemins de fer et de la gratuité de l'un il a inféré la gratuité de l'autre. Hélas ! l'humanité est dévorée par les sophismes comme Sylla le fut par les poux.

Les chemins de fer des Etats-Unis rendus aux compagnies.

Une proclamation du président Wilson annonce que, le 1^{er} mars prochain, les réseaux ferrés américains, qui avaient été réquisitionnés par l'Etat, feront retour aux diverses compagnies.

La date de transfert avait été primitivement fixée au 1^{er} janvier, mais le retard apporté par le Congrès à l'élaboration de la nouvelle législation des chemins de fer a amené le président à ajourner ce transfert au 1^{er} mars.

L'exploitation des réseaux ferrés par l'Etat s'est traduite par un déficit énorme, dû à trois causes principales, à savoir : majoration de 100 % des salaires, augmentation de 95 % des frais d'exploitation, et enfin majoration de 25 % seulement des tarifs¹.

CARNET DES CONCOURS

Nouvel Hôtel de la Société de Banques Suisses, à Lausanne.

51 projets ont été remis en temps utile pour être soumis à l'appréciation du jury nommé pour juger ce concours.

Banque Populaire de la Broye, à Payerne.

La Direction de cet établissement a prolongé le délai pour la remise des projets jusqu'au 20 février 1920.

¹ Voir notre article sur les *Chemins de fer des Etats-Unis et la guerre*, à la page 258 du *Bulletin technique* de 1919.

Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
			Fr.	
Comité central . . .	Fondation Geiser	31 mai 1920	1000	Membres de la Société suisse des I. et A.
Berne	Gymnase	—	—	Architectes de la ville de Berne.
Saint-Gall	Bâtiments administratifs	1 ^{er} mars 1920	20 000 et 5000 pour achats	Architectes saint-gallois.
Genève	Bâtiments universitaires	—	—	Architectes genevois établis dans le canton ou hors du canton.
Genève (Saconnex)	Bâtiments communaux	—	—	Architectes genevois établis dans le canton.
Chaux-de-Fonds . .	Temple national	15 janvier 1920	7500	Architectes suisses.
Chaux-de-Fonds . .	Gr. salle Maison du Peuple	24 janvier 1920	15 000	Architectes suisses.
Zurich	Banque Populaire Suisse	31 mars 1920	35 000 Achat : 2000 par projet	Architectes suisses établis dans le canton de Zurich avant le 1 ^{er} janvier 1919.
Berne	Plan d'alignement et de construction	31 mars 1920	15 000 et 1500 par projet acheté	Architectes bernois ou établis à Berne avant le 1 ^{er} janv. 1919.
Payerne	Banque Populaire	20 février 1920	6000	Architectes vaudois ou suisses établis dans le canton dep. 5 ans