

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 24

Wettbewerbe

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

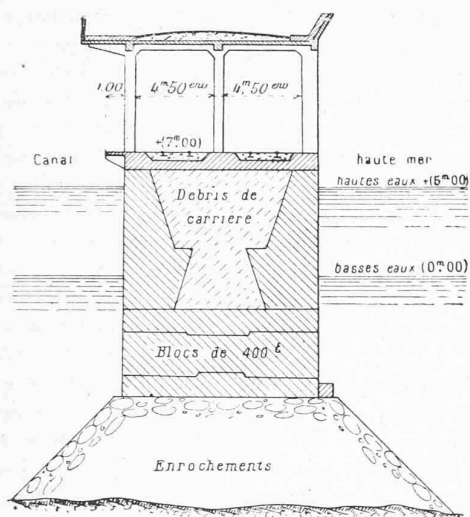
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



de 1600 à 1800 millions de francs-or ; il comporterait approximativement, pour une longueur de 42 km. environ, 40 millions de m³ d'enrochements, 10 millions de m³ de béton, 3600 000 m³ de béton armé, plus les viaducs et les installations des ports. En changeant les types de jetées, on peut diminuer soit les enrochements, soit le béton, et chercher la solution la plus économique. La jetée simple ne réaliserait qu'une économie totale de 300 millions de francs-or, probablement moins. L'Allemagne n'a-t-elle pas dépensé 2 milliards de francs-or en 1922, pour ses seuls canaux ?

Nous avons dit que le coût des deux tunnels à simple voie devait être estimé à 800 millions de francs-or, chiffre établi sans tenir compte des possibilités d'infiltration. Même en partant de cette base, la construction d'un tunnel à quatre voies, avec passage pour automobiles, coûterait au minimum 2 milliards de francs-or, c'est-à-dire plus cher que la jetée double.

Leroy-Beaulieu et *Sartiaux* démontraient qu'un trafic de 1 200 000 passagers et de 2 millions de tonnes de marchandises suffirait à payer les intérêts du capital et à amortir le tunnel en 99 ans. Grâce à l'énorme appoint du trafic des marchandises pondéreuses, la jetée double se trouverait dans une situation bien meilleure et, loin de faire concurrence à

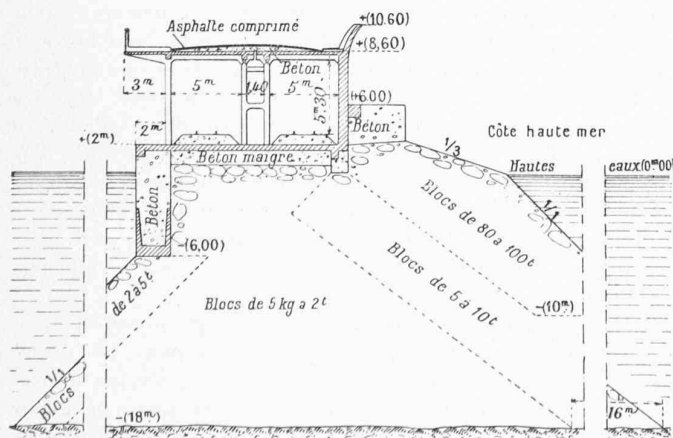


Fig. 8. — Coupe transversale du type de jetée (enrochements) correspondant aux petits fonds.

la marine, elle en favoriserait le développement. De plus, la durée des travaux pour l'établissement d'une jetée serait sans doute moindre que pour le tunnel.

Il est évident que la Suisse ressentirait directement les répercussions d'un semblable ouvrage, tant par l'affluence plus grande des voyageurs que par la baisse des prix de transport sur Londres ; les échanges fluviaux par la voie du Rhin prendraient une importance nouvelle. La suppression d'un seul transbordement équivalant à un parcours fluvial de 200 km. environ, le rayon de pénétration des marchandises augmente en proportion.

L'ensemble du commerce suisse avec l'Angleterre atteint et dépasse même le milliard ; grâce aux économies de transport réalisables par ce projet, les échanges anglo-suisse augmenteraient encore et les marchandises lourdes, exclues des transactions actuelles, pourraient à leur tour figurer soit aux exportations, soit aux importations, ouvrant de nouveaux horizons à l'industrie suisse. L'importance de

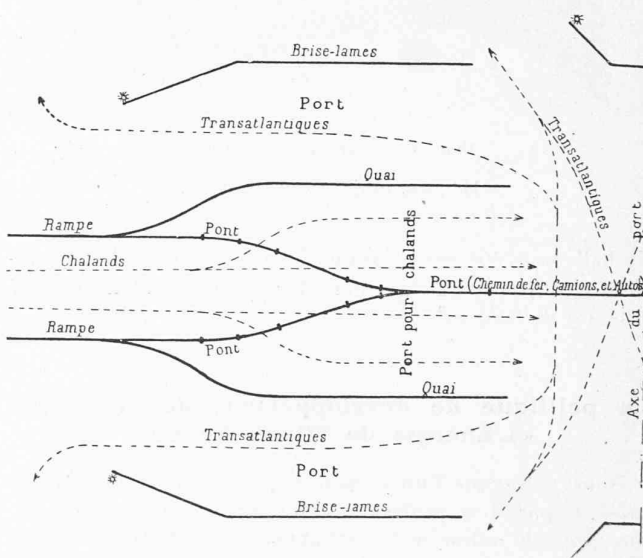


Fig. 9. — Demi-plan schématique d'un port côtier pour les échanges entre la navigation fluviale et la navigation maritime.

La suppression des transbordements avait déjà suscité l'attention des milieux britanniques. L'expert *Sir J. Broodbank* proposait donc l'approfondissement du Rhin en amont de Strasbourg, de façon à y permettre l'accès de navires jusqu'à Bâle. M. *Jaeger*, lui, propose de faire franchir la mer par des chalands, à l'abri des jetées. Le résultat serait le même, mais la solution est plus générale, car le problème se pose identique pour les échanges de Londres avec Paris, Brieux et le Danube.

CHARLES JAEGER, *ingénieur E. P. Z.*

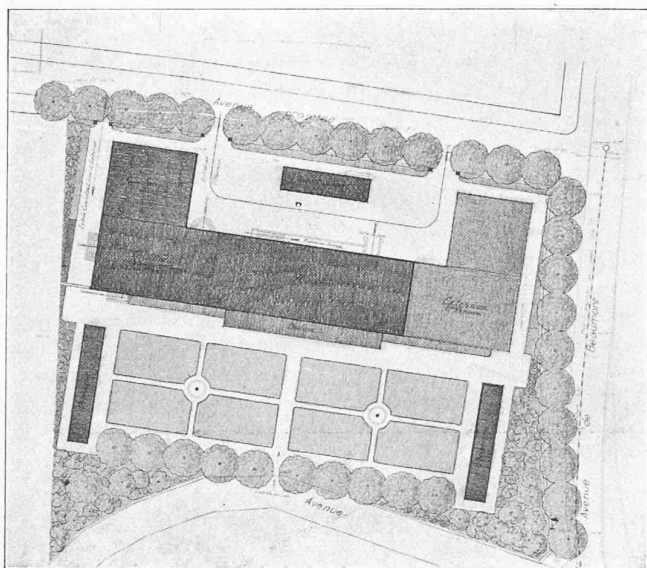
Les clichés qui illustrent cette note ont été obligeamment mis à notre disposition par le *Génie Civil*. Réd.

**Concours pour l'étude
d'un hospice orthopédique de la Suisse romande
à édifier à Lausanne.**

(Suite.)¹

Projet N° 15 «Juin». — L'entrée de la salle de gymnastique est trop excentrique, sans surveillance, elle devrait dépendre

¹ Voir *Bulletin technique*, du 24 octobre 1925, page 270.

CONCOURS POUR UN HOSPICE ORTHOPÉDIQUE,
A LAUSANNE

Plan de situation. — 1 : 1200.

II^e prix, projet de M. Andréen.

du hall. La sortie sur le jardin n'existe pas. La salle d'opérations n'est pas isolée du couloir. Les façades sont bonnes. Le cube est de 8255 m³.

(A suivre.)

La politique de développement de la Société
«L'Energie de l'Ouest-Suisse».

Nous extrayons l'intéressant exposé suivant du rapport présenté par M. le professeur J. Landry à la dernière assemblée générale ordinaire des actionnaires de l'E. O. S. :

«L'allusion que nous venons de faire à notre politique de développement nous amène à vous entretenir de ce que nous avons fait en 1924 pour arriver au but que nous avons constamment devant les yeux : l'établissement d'un superréseau capable d'assurer la grosse alimentation de la zone suisse dans laquelle notre activité s'exerce et sa liaison avec les réseaux semblables du pays.

» Comme nous le disions précédemment, nos efforts doivent évidemment tendre à relier nos usines du Valais avec notre ligne Lausanne-Genève, à l'endroit que dès le début nous avons prévu et choisi, à Romanel, au-dessus de Lausanne.

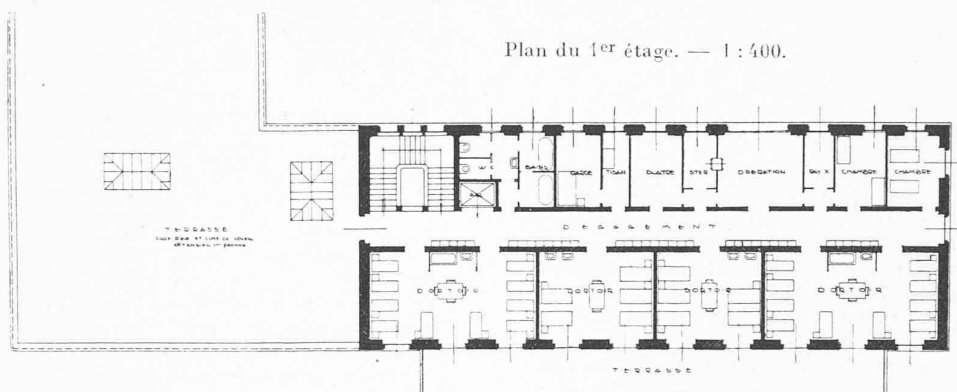
» Cette liaison existe maintenant sous la forme d'une ligne à trois conducteurs que les C. F. F. ont établie à notre intention sur les pylônes non encore complètement utilisés par eux de leur artère Vernayaz-Romanel-Bussigny. Reliée à Romanel à notre ligne Lausanne-Genève par l'intermédiaire d'une petite station de couplage de caractère provisoire qui assure naturellement et du même coup sa liaison avec l'usine de Pierre de Plan, à Lausanne, cette ligne, également reliée à l'usine de Saint-Maurice par suite d'une entente avec la ville de Lausanne, double la ligne Saint-Maurice-Lausanne et assure mieux que cela n'était le cas auparavant et le service de Lausanne et les apports destinés à Genève. Nous la fermerons sur Fully dès cet automne, en construisant pour cette époque le tronçon Martigny-Vernayaz de notre future grande ligne Martigny-Romanel et en transformant pour 60 000 volts l'une des deux lignes de 10 000 volts que nous possédons entre

Fully et les Vorziers, à Martigny, et nous construirons aussi à Fully, pour nous mettre en mesure d'exécuter les engagements que nous avons été amenés à prendre vis-à-vis des Entreprises Electriques Fribourgeoises à qui nous devons pouvoir fournir de l'énergie dès le 1^{er} décembre 1925, une station de transformateurs-élévateurs appropriés aux besoins actuels et prévus pour les services que nous pensons pouvoir envisager pour l'avenir, puis, entre les Chevalleyres sur Blonay et Châtel-Saint-Denis, en compte commun avec les E. E. F., la dérivation de notre ligne du Valais destinée à assurer la liaison que les E. E. F. établissent entre Châtel-Saint-Denis et Broc pour conduire à l'usine de la Jogne l'énergie reçue d'E.O.S.

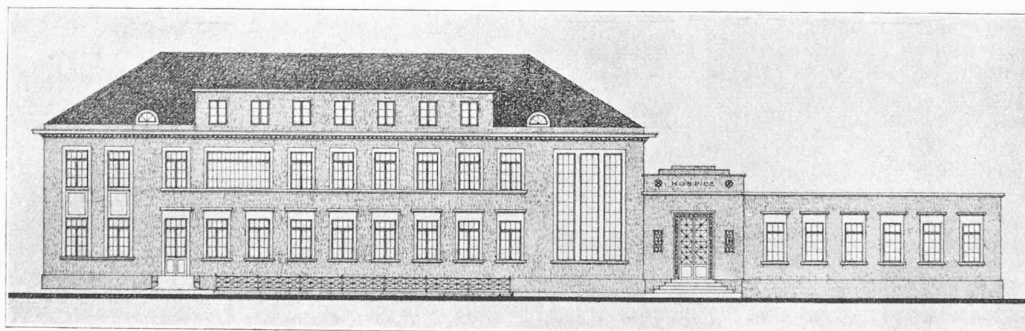
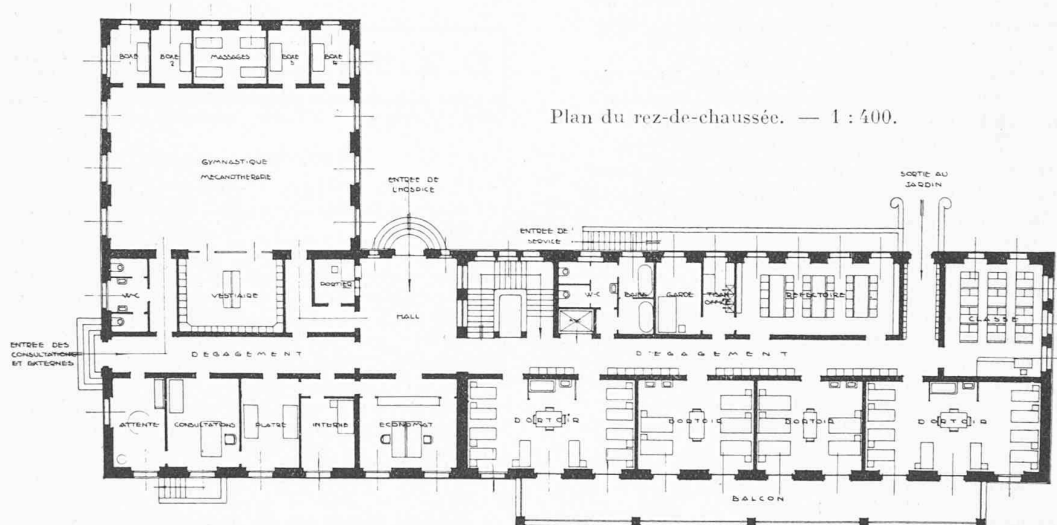
» Mais nous ne disposons que pour un laps de temps limité de la ligne placée sur les pylônes C. F. F. Nous avons trouvé dans les engagements dont il vient d'être question, soit dans ceux que nous avons pris vis-à-vis de la ville de Lausanne en lui assurant le doublement de sa ligne Saint-Maurice-Lausanne et, à partir de 1927 au plus tard, une fourniture de réserve, soit dans ceux que nous avons contractés vis-à-vis des Entreprises Electriques Fribourgeoises, engagements que l'arrangement avec les C. F. F. pour l'usage momentané de la dite ligne ont facilités, les éléments propres à assurer la justification complète de la ligne Martigny-Romanel et la possibilité de reculer jusqu'en 1927 la construction du parcours Vernayaz-Romanel de celle-ci. C'est en effet en 1927 que les C. F. F. auront besoin pour leur propre usage des conducteurs qui nous sont loués et, conséquemment que, de notre côté, nos mesures devront être prises pour assurer la continuité de nos services. C'est également pour cette époque que les C. F. F. devront pouvoir disposer d'une nouvelle ligne à très haute tension qui se rendra à Rapperswil en passant par Puidoux. Aussi un deuxième arrangement avec les C. F. F. prévoit-il sur le parcours Vernayaz-Les Thiolleyres la construction par nous et pour compte commun d'une ligne à 8 conducteurs, dont 2 pour les C. F. F. et 6 pour nous, cette dernière disposition nous étant nécessaire pour nous mettre en mesure de faire face aux divers et importants services que nos lignes et usines devront assurer du Valais à Genève en touchant Lausanne et le réseau fribourgeois. Dans ces conditions qui consacrent une bonne partie du développement que nous nous étions proposé et qui ont pour effet de nous porter à nous assurer de nouvelles disponibilités, tant comme réserves que comme éléments d'extension, votre Conseil a cru bien faire en traitant avec les C. F. F. un troisième arrangement nous réservant l'énergie que ces derniers pourront céder à Vernayaz pendant un certain temps et dès que la construction du second palier du bassin de Barberine sera achevée, soit à partir du printemps 1927. Des accords récents, dont l'exposé doit être réservé pour notre prochain rapport et qui ont trait à l'utilisation de ladite énergie, nous garantissent déjà les engagements correspondants pris vis-à-vis des C. F. F., ce qui nous libère d'une bonne partie de la charge que nous n'avons pas hésité à prendre dans l'intérêt de notre Société et dans le but aussi de trouver par ce levier le moyen d'arriver à la justification de l'achèvement des travaux de Bagnes, nouvelle étape à laquelle nous devons tendre et vouerons tous nos soins.

» Reste le projet d'exportation dont nous vous avons déjà entretenus dans notre rapport de l'année dernière. Les dispositions dont il vient d'être question et dans une partie desquelles il faut voir la conséquence des efforts que nous avons faits pour placer dans le pays tout ou partie des contingents d'énergie que nous destinions à l'exportation, et peut-être aussi l'effet des déficits de production de l'hiver dernier, ont

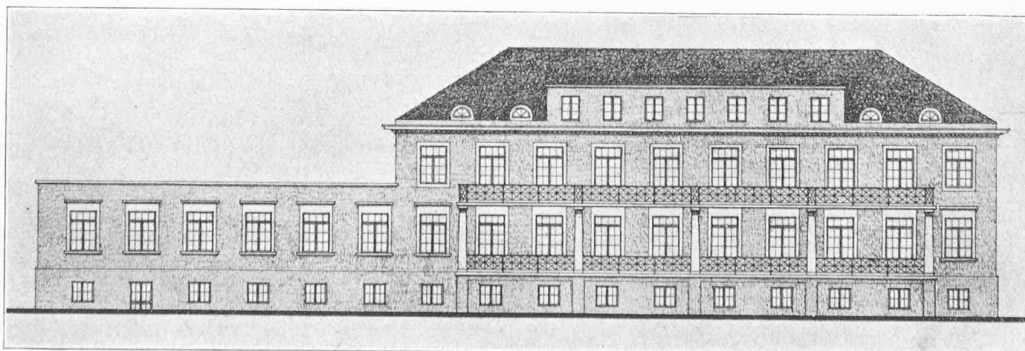
CONCOURS POUR UN HOSPICE ORTHOPÉDIQUE, A LAUSANNE

Plan du 1^{er} étage. — 1 : 400.

Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



Façade Nord. — 1 : 400.



Façade Sud. — 1 : 400.

1^{er} prix, projet « Juin » de M. Andréen, architecte à Lausanne.