

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 56 (1930)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Les "bienfaits" de la rationalisation  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-43549>

### **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](#)

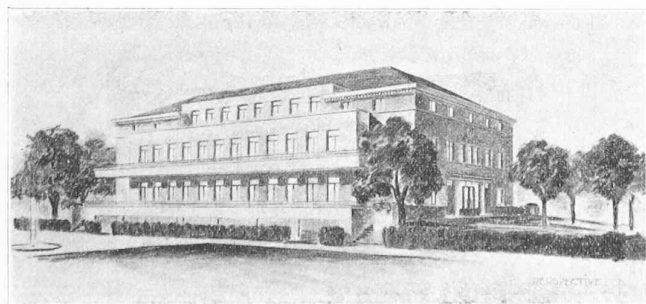
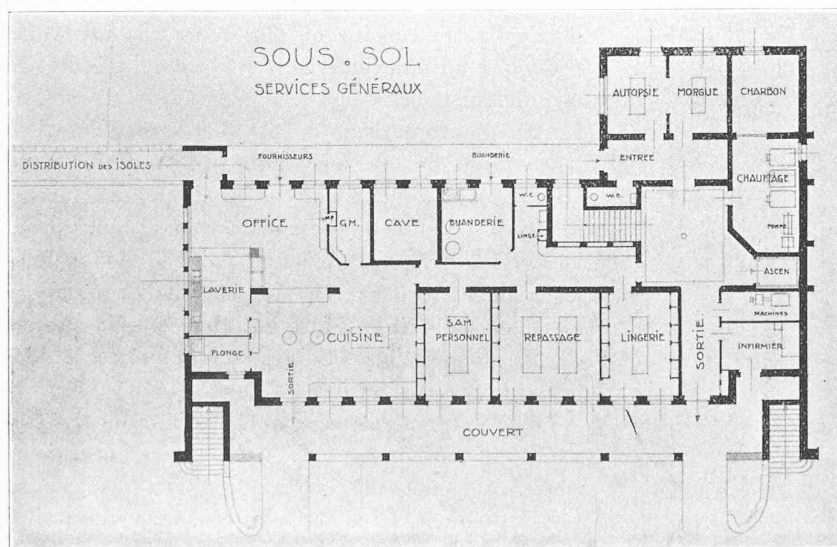
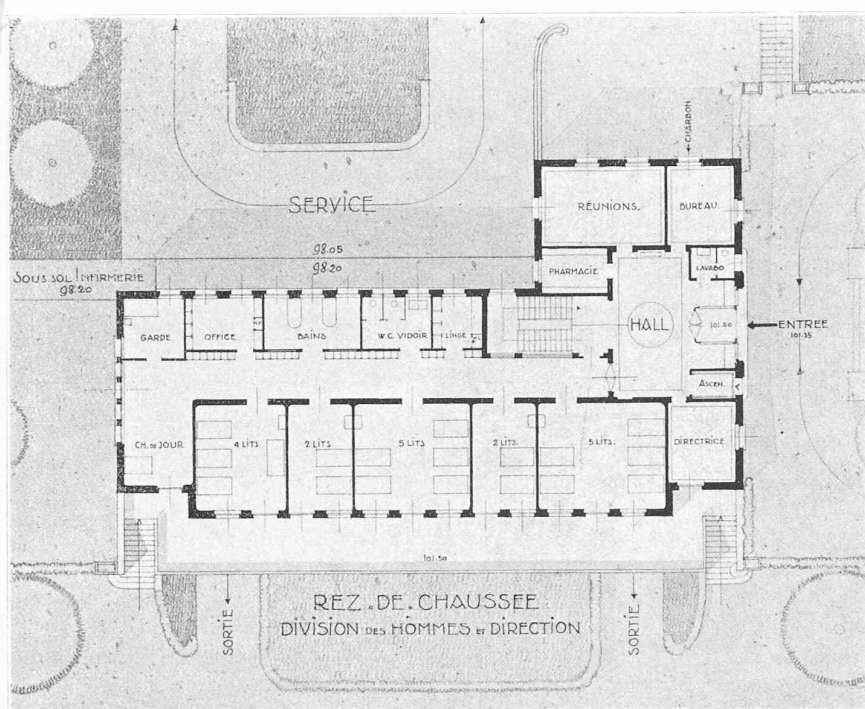
### **Terms of use**

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:** 14.01.2026

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

## CONCOURS POUR L'INFIRMERIE D'AIGLE



11<sup>e</sup> rang: M. Alph. Schorp.  
Plans 1: 400.

ges est pratique et répond bien aux besoins de l'établissement. L'entrée principale est très bien placée et constitue une heureuse solution. Les plans sont bien étudiés au point de vue constructif. L'escalier gagnerait à être mieux éclairé. Au sous-sol, il manque les caves. L'infirmerie est mal logée dans une chambre sans jour suffisant. Promesse de façades dont l'étude est trop sommaire.

*Retraits.* — On voudrait voir l'implantation inversée; le pavillon d'isolement à l'ouest au lieu d'être à l'est. Les galeries en retrait ne sont pas à recommander. Bonne distribution intérieure. Le côté constructif est négligé. La position de la salle d'opération sur la porte d'entrée n'est pas judicieuse et donnerait lieu à des mécomptes au point de vue pratique. Façades quelconques, l'indication des arcades est fautive.

Le Jury procède ensuite au classement des projets. Aucun de ceux-ci ne pouvant être exécuté sans de sérieux remaniements, le Jury décide de ne pas distribuer de prix et de classer les envois par rang, soit :

1<sup>er</sup> rang, le projet « Deux idées — Deux étapes » ; 2<sup>me</sup> rang, le projet « Croix-Rouge » ; 3<sup>me</sup> rang, le projet « Retraits ».

La somme de 5000 fr. mise à sa disposition est répartie comme suit :

1<sup>er</sup> rang, 2700 fr. ; 2<sup>me</sup> rang, 1500 fr. ; 3<sup>me</sup> rang, 800 fr.

Il est procédé à l'ouverture des enveloppes des projets classés lesquels contenaient les noms suivants :

Projet: « Deux idées — Deux étapes », M. R. Bonnard, architecte, collaborateur, M. Boy de la Tour.

Projet: « Croix-Rouge », M. Alphonse Schorp, architecte.

Projet: « Retraits », M. Virieux, architecte.

### Les « bienfaits » de la rationalisation.

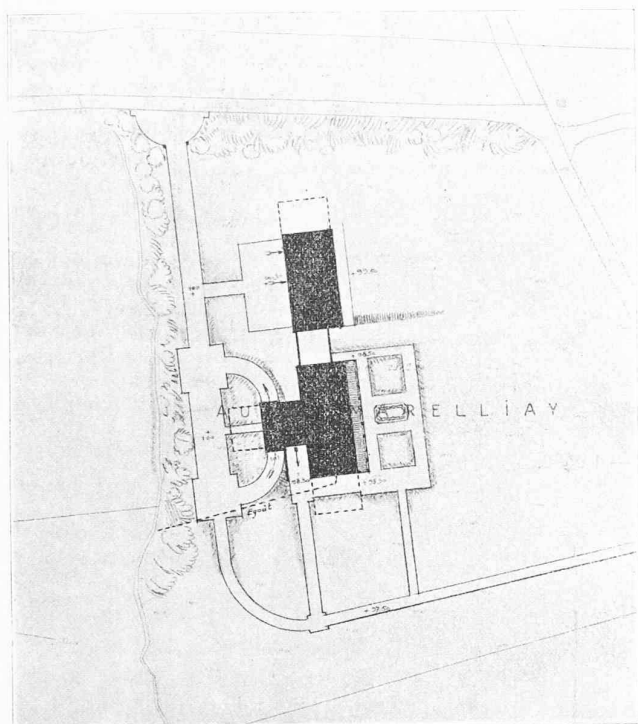
A la Conférence internationale des Sciences économiques appliquées qui s'est tenue à Bruxelles, en septembre 1930, le Dr Jüngst, du Verein für bergbauliche Interessen, a présenté un très intéressant rapport intitulé: « La rationalisation de l'industrie houillère de la Ruhr », rapport dont le « Bulletin des Valeurs régionales » de la Société

générale alsacienne de Banque donne un résumé dans un de ses derniers numéros. De ce résumé la *Revue générale de l'électricité* détache les passages suivants :

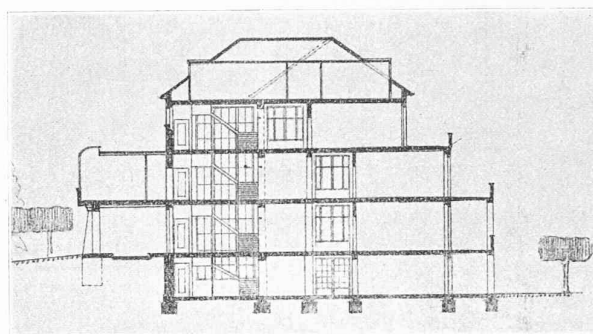
« Après la crise profonde qui a accompagné en 1923-1924 la revalorisation du mark, les mines de la Ruhr ont mis en œuvre tant dans le cadre individuel que dans le plan collectif, les méthodes les plus diverses et les plus audacieuses de rationalisation : fermeture des puits jugés non rentables, abandon des veines médiocres et concentration de l'exploitation dans les zones les plus favorables, regroupement industriel, augmentation de la durée effective de travail au chantier par la réglementation des repos, la descente méthodique du personnel, etc., mécanisation de l'exploitation. Quelques chiffres cités par le Dr Jüngst soulignent suffisamment, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans le détail, l'effort accompli dans ces divers domaines.

» De 1924 à 1929, le nombre des charbonnages en exploita-

## CONCOURS POUR L'INFIRMERIE D'AIGLE

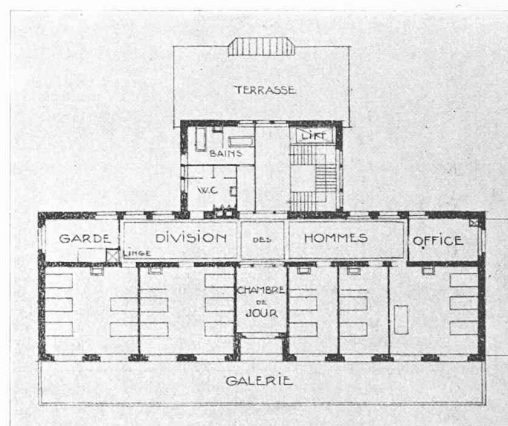
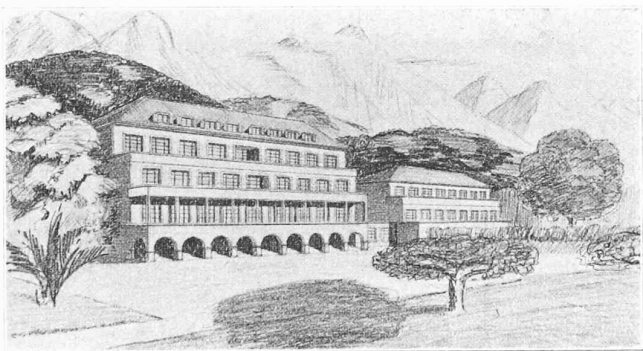


Plan de situation. — 1 : 2000



Coupe sur l'infirmerie. — 1 : 500.

III<sup>e</sup> rang : projet « Retraits »,  
de M. Virieux, architecte, à Lausanne.

Plan du 2<sup>e</sup> étage. — 1 : 500.

tion a diminué de 275 à 189, soit de 86. Simultanément l'augmentation de la production par siège en activité a atteint 90 %. Dès 1927, par suite des fusions réalisées, 96 % de l'extraction du bassin étaient assurés par 27 sociétés, les 10 plus importantes fournissant à elles seules environ les sept dixièmes de l'extraction.

» Près d'une demi-heure a été gagnée sur la durée effective du travail au chantier. La part du charbon abattu mécaniquement, presque nulle avant la guerre, est passée à 68 % en 1925, et à plus de 90 % en 1929.

» Sous l'impulsion de ces diverses mesures, le rendement a pris un développement tout à fait remarquable auquel ne peut être comparé en Europe que celui obtenu par les mines hollandaises dont les progrès datent entièrement d'après la guerre.

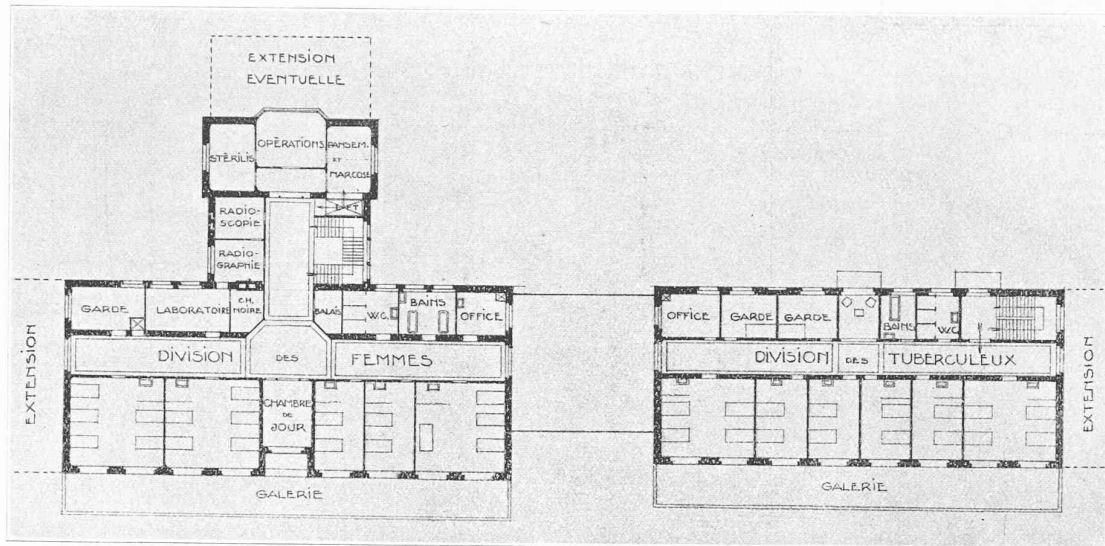
Voici, en effet, la production, par poste, du personnel total des mines dans les principaux pays producteurs en 1913 et 1929 (chiffres du Dr Jüngst) :

Pays ou district	Production kg		Variation en centièmes, par rapport à 1913
	1913	1929	
Ruhr . . . . .	943	1271	+ 34,78
Haute-Silésie polonaise . . . . .	1202	1356	+ 12,81
Hollande . . . . .	820	1198	+ 46,10
Grande-Bretagne . . . . .	1032	1102	+ 6,78
France . . . . .	695	694	— 0,14
Belgique . . . . .	528	579	+ 9,66

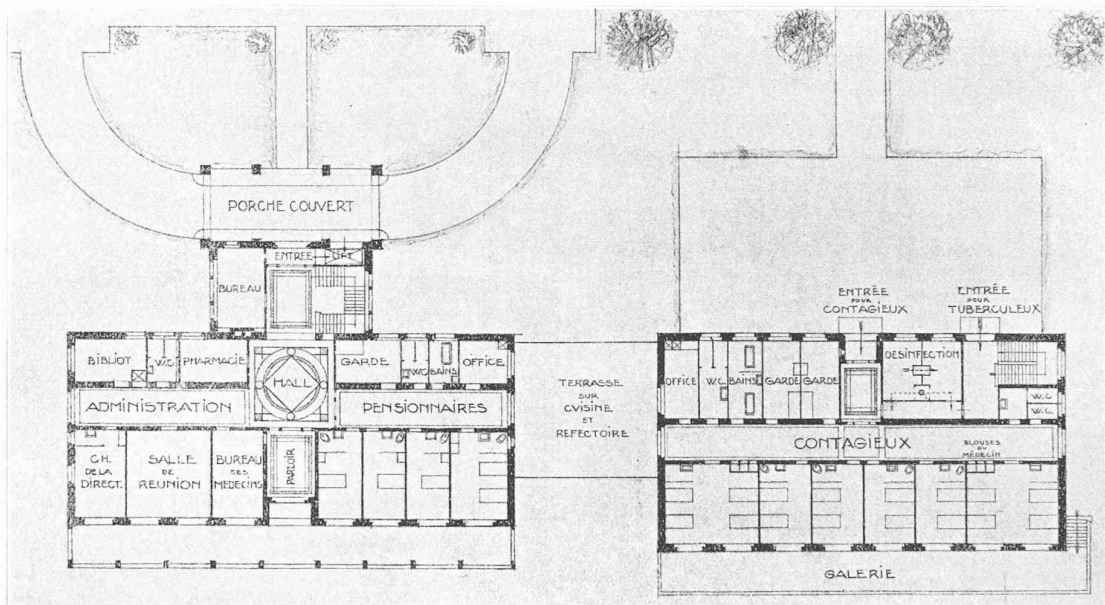
» Alors que la France avait à peine retrouvé en 1929 son rendement d'avant-guerre, l'accroissement pour la Ruhr de 1913 à 1929 ressort à 35 % environ.

» Malgré tout, le Dr Jüngst n'hésite pas à affirmer que le but poursuivi par les charbonnages avec la rationalisation, but qui consistait avant tout dans la diminution du prix de revient, n'a pas été atteint. Non seulement, en effet, les

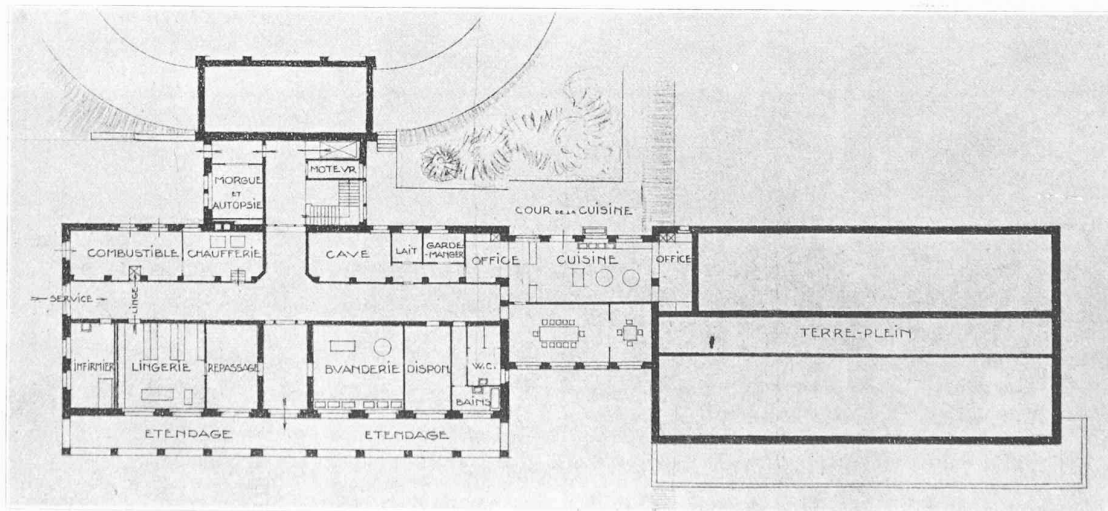
CONCOURS POUR L'INFIRMERIE D'AIGLE



Plan du 1<sup>er</sup> étage. — 1 : 500.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 500



Plan de l'étage inférieur. — 1 : 500.  
Projet de M. Virieux, architecte, à Lausanne.



augmentations de salaires accordées aux ouvriers ont absorbé entièrement les économies qui auraient pu résulter de l'amélioration du rendement, mais l'acquisition et le fonctionnement des machines nécessaires à la mécanisation des installations sont venus grever lourdement le prix de revient de la tonne extraite, d'où, en définitive, une perte sèche pour le charbonnage ; quant aux compensations indirectes à trouver dans d'autres domaines, par exemple sous forme d'économie de main-d'œuvre dans les cokeries, elles restent assez aléatoires.

» La raison profonde de cet échec doit être cherchée avant tout dans l'absence de parallélisme entre l'accroissement des moyens de production et celui des débouchés. Le succès des mesures de rationalisation adoptées impliquait un développement continu et rapide de la consommation. C'est la crise qui est survenue—laissant aux entreprises des charges financières d'autant plus lourdes que les immobilisations nouvelles n'ont pu être que partiellement utilisées.

La masse ouvrière de son côté n'a tiré aucun bénéfice de la situation, bien au contraire. Si un certain nombre a bénéficié d'augmentations de salaires appréciables, compensées en partie d'ailleurs par la hausse du prix de la vie, d'autres, l'amélioration du rendement ne s'étant pas accompagnée d'une progression correspondante de la production, ont perdu totalement leur gagne-pain. Fin 1922, le total des ouvriers employés dans les mines de la Ruhr atteignait 560 000, chiffre artificiellement augmenté, il est vrai, à la suite de la journée de sept heures. A la fin de 1924, après l'introduction de la journée de huit heures, il n'y avait plus que 448 000 ouvriers. Fin 1929, ce chiffre était tombé à 374 000.

» Ainsi apparaît nettement la part de responsabilité qui incombe à une rationalisation trop systématique dans la crise de chômage dont souffre actuellement l'Allemagne et la plupart des grands pays industriels. »

### Les inconvénients de la sonorité dans les bâtiments et les moyens d'y remédier.

C'était le sujet de discussion à l'ordre du jour de la séance du 20 décembre de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, tenue sous la présidence stimulante de M. Em. Gaillard.

Nous publierons, dans notre prochain numéro, un compte rendu du judicieux exposé présenté par M. L. Villard, fils, et de la discussion nourrie qui l'a suivi.

## CHRONIQUE

### Le mouvement architectural, technique et industriel.

#### ALLEMAGNE

*L'utilisation des lignites pour la production de l'énergie électrique.* En 1929, alors que la production totale de l'énergie électrique était de 17,5 milliards de kilowatts-heure, le 51% de cette production a été produit par le moyen des lignites. D'année en année, la place que tient ce combustible en Allemagne dans la production de l'énergie électrique, devient de plus en plus considérable. On évalue à 23 milliards de tonnes l'importance des gisements allemands de lignite. On compte, en se basant sur la consommation annuelle, que ces dépôts seront épuisés en moins de 130 ans. C'est pourquoi on fait des recherches pour utiliser les lignites avec un meilleur rendement.

#### ETATS-UNIS

*La situation des chemins de fer américains.* L'activité des chemins de fer est un peu le baromètre de l'activité d'un pays. La situation des diverses affaires de chemins de fer ne s'améliore toujours pas en Amérique. En octobre, les recettes des 41 grandes compagnies ont été inférieures de 25½% à celles d'octobre 1929.

*Un nouveau dirigeable américain.* Les Américains, tandis que les Anglais ont l'intention de suspendre la construction de leurs dirigeables, terminent en ce moment un vaste aéro-nef de 235 m. de longueur, de 40 m. de diamètre, d'un volume total d'environ 150 000 m<sup>3</sup>. L'appareil, qui sera achevé, pense-t-on, avant l'été prochain, sera gonflé à l'hélium, et pourvu de huit moteurs indépendants et réversibles, permettant les virages presque sur place et l'arrêt quasi instantané du dirigeable.

#### FRANCE ET COLONIES

*Le budget de la Ville de Paris.* Le projet de budget pour 1931 de la Ville de Paris dépasse pour la première fois les trois milliards. Total des dépenses : 3 004 505 198, 86 fr. On remarquera que le budget parisien est à peu près proportionnel au budget lausannois, en tenant compte du change et de la population.

*Un nouveau carburant?* Reproduisons, sous toutes réserves, une nouvelle lancée par le *Daily Mail* : Ce journal annonce qu'une des grandes compagnies de pétrole du monde va prochainement lancer sur le marché un nouveau carburant pour automobile qui sera vendu à raison de un franc français le litre environ.

*Le métro à Alger.* On vient d'adopter le projet d'un métropolitain qui desservira Alger dans toute sa longueur. La ligne principale aura plus de 7 km.

*Le Transsaharien.* Le ministère des travaux publics a présenté un projet de loi sur le Transsaharien. La réunion d'étude qui s'est tenue à ce propos s'est terminée par une motion, adressée au gouvernement. Cette motion dit entre autres : « La France devra entreprendre sans retard l'exécution du Transsaharien, réalisant en première urgence le tracé Alger-Oran, Bou-Arfa-Niger. En deuxième étape : la bretelle Adrar-Biskra, en passant par les oasis. Enfin, il y a lieu d'ajouter à ce projet fondamental la liaison ferrée entre le terminus de la voie Alger-Laghouat et la voie ferrée du Transsaharien ».

#### ITALIE

*Pour remplacer le Gothard?* Le gouvernement italien songerait à reprendre le projet du chemin de fer du Stelvio, pour ouvrir entre Milan et Berlin une voie plus courte que le Gothard de 160 km. et établir une liaison rapide et directe avec le Haut-Adige. La construction de la ligne, qui comporterait trois tunnels de 13, 17 et 8 km. coûterait près de 400 millions de francs-or.

*La « directe » Bologne-Florence.* Cette nouvelle ligne, dont la mise en service est prévue pour 1932, réduira de deux heures et demie à une heure la distance entre les deux villes. Elle comportera un tunnel, long de 18 510 m, traversant les Apennins. La « directe » reviendra à plus d'un milliard de liras.

#### GRANDE-BRETAGNE

*Un transatlantique géant.* Grâce à la construction d'un transatlantique géant de 60 000 tonnes, le gouvernement économisera 18 750 000 fr.-or. On estime que pendant au moins trois ans, 30 000 ouvriers appartenant à diverses corporations seront occupés à fabriquer ou à fournir ce qui sera nécessaire pour ce transatlantique.

#### DANS LA RÉGION

*A la gare de Divonne.* D'importants travaux sont effectués par la compagnie du P. L. M. : Un grand bâtiment de quatre étages destiné au personnel sédentaire de la gare ; une nouvelle construction où se trouvera, entre autres, un bureau de renseignements. En outre, il est question de reporter du côté d'Arbère le dépôt des machines, le pont tournant et une partie du service de l'aiguillage, afin de libérer autant que possible le passage à niveau de la route de Genève.

*Paris-Genève-Lausanne.* On est en train de créer une nouvelle route à travers le Jura. Large de 6 à 8 m., cette route, qui part un peu au-dessus de Divonne, traverse les pâturages de la Petite-Grand, la Grande-Grand, La Pillarde, et rejoint à Lavatay la route nationale N° 5 de Paris à Genève. Les travaux, commencés il y a trois mois environ, se poursuivent régulièrement. On a trouvé sur place une bonne partie des