

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 58 (1932)  
**Heft:** 16

## **Sonstiges**

### **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**

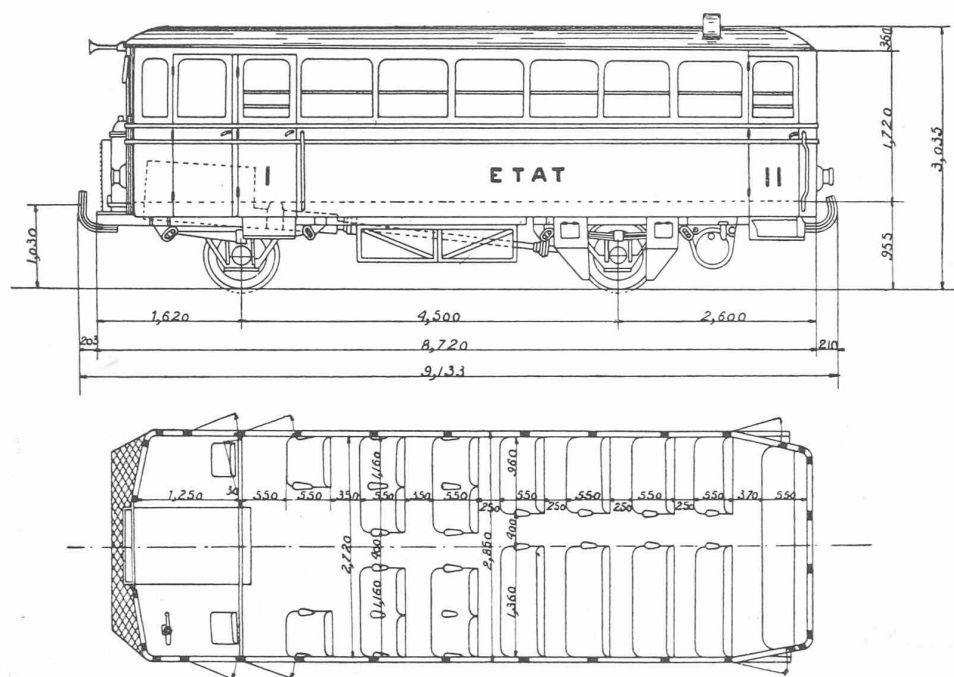
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 27.01.2026

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



Automotrice légère Renault.

*Prix de revient du kilomètre-voiture.*

Intérêt et amortissement (en 10 ans 6 %)	0,50 fr.
Entretien et réparations	1,05
Frais généraux du dépôt d'attache	0,30
Personnel de conduite	0,43
Graissage	0,05
Combustible	0,11
	2,44 fr.

Bien que ces véhicules aient une vitesse maximum de 90 km/h, le Réseau de l'Etat, en vue d'améliorer ce facteur, a effectué des essais, d'une part, sur maquettes profilées au Laboratoire de l'Aéronautique, et, d'autre part, sur la ligne, avec une automotrice munie à l'avant et à l'arrière d'un profilage de fortune. Avec ce véhicule ainsi modifié, des vitesses de 100 à 116 km à l'heure ont été atteintes.

**La protection des diplômes de bon aloi.**

Le 16 juin 1931, le gouvernement français a déposé un projet de loi relatif aux conditions de délivrance et à l'usage du titre d'ingénieur diplômé. Dans la « Revue générale de l'électricité » du 13 juillet 1932, M. J. Jaubert analyse l'économie de ce projet, qu'il résume en ces termes : « La loi aboutit à la protection du titre de diplômé, et non à celle du titre d'ingénieur. Le port du titre d'ingénieur, sans autre qualification ou l'appellation d'ingénieur constructeur, ingénieur conseil, ingénieur mécanicien, ingénieur chimiste, etc. reste libre si on n'y joint pas le mot de « diplômé ».

Il faudra donc après le vote toute une éducation du public, des usagers, des employeurs, de tous ceux auxquels un inconnu fait passer sa carte de visite, pour qu'ils apprennent l'importance qu'on devra désormais attacher au titre d'« ingénieur diplômé », et au contraire, la méfiance dont il faudra entourer le titre d'« ingénieur » sans ce qualificatif. Evidemment, la loi sera bien insuffisante tant que cette éducation ne sera pas faite, et d'autant plus insuffisante que les « ingé-

nieurs » s'adresseront à des personnes moins averties.

» C'est ce qui permet de dire que la loi prochaine, quand elle sera votée, constituera une étape importante, certes, mais que cette étape ne doit pas être la dernière dans cette longue œuvre d'assainissement et de protection des titres. »

Dans le même ordre d'idées, la question suivante qu'on nous prie de poser et que nous nous réservons de commenter :

*En dépit de l'impuissance des associations professionnelles à protéger leurs membres titulaires d'honnêtes diplômés contre le bluff astucieux des universitaires « marions » et autres porteurs de « diplômes de pacotille », ne serait-il pas possible de démasquer ces « faiseurs » ?*

**CHRONIQUE****L'inauguration officielle du barrage de Kembs.**

Dès le début de juillet le canal de Kembs, long de 7 km, qui évite la barre rocheuse d'Istein, est ouvert à la navigation. Les travaux, d'une manière générale, touchent à leur fin. Leur inauguration officielle, si nous sommes bien informés, aura lieu fort solennellement le 2 octobre prochain, en présence de M. Lebrun, président de la République française, ainsi que, sans doute, de représentants de la Suisse.

Il est évident que le port de Bâle, dont le trafic, l'année dernière, dépassa 1 300 000 tonnes, profitera largement des vastes travaux entrepris, travaux auxquels collaborèrent avec infiniment de compétence et de dévouement plusieurs ingénieurs suisses.

Le Rhin, entre Strasbourg et le débouché du nouveau canal de Kembs offre un parcours assez difficile au point de vue de la navigation. Des bancs de gravier, notamment, entravaient celle-ci pendant de longues périodes, chaque année. Une convention a été passée entre la Suisse, l'Allemagne et la France pour régulariser le cours du Rhin sur ce tronçon. Il s'agissait de travaux d'envergure considérable qui ont été entrepris et se poursuivent d'une façon très satisfaisante. Actuellement, le gros œuvre est achevé sur 50 km : 13 km en amont de Kehl, 3 km en amont d'Ottensheim, et 34 km entre Jechtingen am Kaiserstuhl et Neuenburg.

Grâce aux digues et aux épis, le Rhin s'est mis à creuser lui-même un chenal élargi : les seuils se sont approfondis de 0,20 m à 1,30 m, les fosses se sont comblées de 1,50 m à 4,50 m. Déjà la navigation profite de ces améliorations. On espère que dans quatre ans elle pourra se faire jusqu'à Bâle pendant 320 jours annuellement.

**Voies d'accès au Palais de la S.D.N.**

Nous avons décrit dans le *Bulletin technique* (numéro du 5 septembre 1931) les constructions, actuellement en cours à Genève, constituant le Palais de la Société des Nations. Les travaux se poursuivent, et l'on espère que le Secrétariat sera ouvert au printemps 1934. La salle des assemblées devra être prête pour le mois de septembre de la même année.

Il était nécessaire de commencer sans retard l'aménagement des voies d'accès au Palais.

Au total, les frais s'élèveront à 8 542 000 fr., répartis de la manière suivante : Etat de Genève, 3 026 298 fr. ; Ville de

Genève, 2 525 602 fr. ; Confédération, 2 800 000 fr. ; CFF, 190 000 fr.

Voici un bref résumé des travaux :

1. Déplacement de la voie ferrée des CFF (pour ne pas gêner les nouveaux bâtiments : cela résulte d'une convention internationale) à environ 70 m du côté du Jura. Abaissement : 1,55 m vers le chemin Rigot, avec suppression du passage à niveau actuel. Coût : 726 000 fr.

2. Correction et élargissement à 16 m (avec 9 m de chaussée) du chemin Rigot. Déplacement des serres du Jardin botanique vers le nouvel emplacement de la voie ferrée. Coût : 887 000 fr.

3. Construction de la Place des Nations, longue de 130 m. donnant accès aux entrées principales du Palais et point de jonction de toutes les routes conduisant à la S. D. N. Coût : 865 000 fr. pour la première étape. Une deuxième étape, ultérieure, coûtera 278 000 fr.

4. Correction et élargissement de la route de Pregny, portée, sur la longueur la plus fréquentée, à 22 m de largeur, avec une chaussée de 12 m. Ailleurs, la largeur totale est réduite à 14 m. Coût : 1 303 000 fr.

5. Construction du chemin de la Bibliothèque, laquelle est sise à l'aile nord des bâtiments. Coût du tronçon ne concernant pas financièrement la S. D. N. : 120 000 fr.

6. Construction de l'avenue Mon-Repos-S. D. N., nouvelle, qui reliera l'extrémité du quai Wilson à la place des Nations. Largeur totale : 22 m, avec trottoirs de 5 m, et chaussée de 12 m. Coût : 2 204 000 fr.

7. Elargissement à 22 m. de la route de Ferney, de la rue du Fort-Barreau à la Place des Nations. Construction d'un égout. Coût : 1 720 000 fr.

8. Enfin, 420 000 fr. sont prévus pour la correction et l'élargissement du chemin Chauvet. On voit qu'il s'agit de vastes travaux auxquels seront occupés des chômeurs, dans toute la mesure du possible.

#### L'industrie du bâtiment en Suisse durant le 1<sup>er</sup> semestre 1932. On construira moins.

Au cours du premier semestre de cette année, on a accordé, dans les villes de plus de 10 000 habitants, 1087 permis pour la construction de bâtiments d'habitation, contre 1500 dans la période correspondante de l'année dernière. Le nombre des logements prévus dans ces bâtiments est de 4634, contre 7680 au premier semestre 1931, ce qui représente une diminution de 39,7 %. Cette diminution concerne principalement les villes de Zurich et de Genève ; elle est également sensible à Oerlikon, Bâle et Lucerne, tandis que Berne enregistre une augmentation de 162 logements sur le chiffre correspondant du premier semestre 1931.

Au premier semestre 1932, on a terminé la construction de 1367 bâtiments d'habitation, contre 1322 au premier semestre 1931. Le nombre des logements terminés est de 6873, contre 5207 au premier semestre 1931, soit 32 % de plus.

#### Le chômage en Suisse.

Plus que de longs commentaires, les chiffres, parfois, sont éloquentes :

A la fin de juin 1931, le nombre des demandes d'emploi reçues par les offices de travail fut de 14 433. A la même époque, cette année, ce chiffre atteignait 44 441.

Le nombre des offres d'emploi fut, à la fin de juin 1931 de 2853, tandis qu'à la fin de juin de cette année, il descendit à 2042.

Pour l'ensemble des caisses d'assurance-chômage, groupant 457 000 assurés on compte actuellement environ 35 000 chômeurs complets et 54 000 chômeurs partiels.

Il faut relever qu'un grand nombre d'ouvriers ne sont affiliés à aucune caisse d'assurance-chômage syndicale patronale paritaire ou d'Etat.

#### Un bureau du plan d'extension créé à Lausanne.

Ouvrir un concours d'idées pour l'élaboration d'un nouveau plan d'extension, recueillir les idées émises, fort abondantes, c'est bien. Mais ce n'est que le début d'une tâche qui s'impose.

Un bureau permanent du plan d'extension vient d'être créé à Lausanne, bureau qui sera précisément chargé de fonder

harmonieusement les projets présentés et primés empruntant les bonnes idées pratiques, prévoyant, construisant... etc. Une besogne énorme et infiniment délicate, surtout par les temps qui courent où les crédits sont mesurés chichement.

A la suite d'une mise au concours, le chef du bureau du plan d'extension a été désigné en la personne de M. Ed. Vireux, architecte à Lausanne.

J. P.

#### Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central du 1<sup>er</sup> juillet 1932, à Bâle.

##### 1. Admissions de nouveaux membres.

Par voie de circulation du 30 avril au 17 mai 1932 ont été admis :

*Section de Genève* : Cuénod Jean-Etienne, ingénieur-constr., Genève ; de Haller, Jean, ingénieur civil, Choulex ; Coutau, André, ingénieur civil, Genève. *Section des Grisons* : Sutter, D.-A., Bauingenieur, Chur. *Section de Soleure* : Müller, Theodor, Architekt, Soleure. *Sections des cantons primitifs* : Zeyer, Albert, Architekt, Lucerne ; Häberli, Rudolf, Bauingenieur, Lucerne ; Merz, Hermann, Bauingenieur, Goldau ; *Section de Schwyz* : Sonderegger, Carl-Emil, Bauingenieur, Pfäffikon, membre individuel.

Par voie de circulation du 11 au 20 juin 1932 ont été admis :

*Section de Zurich* : Bebi, Carl, Architekt, Zurich ; von Tobel, Max, Architekt, Zurich ; Kälin, F.-Oskar, Bauingenieur, Zurich ; Meier, Ernst, Bauingenieur, Bülach.

Dans la séance du 1<sup>er</sup> juillet 1932 ont été admis :

*Section des Grisons* : Rickenbach, Walter, Elektro-Ing., Poschiavo. *Section de Genève* : Pache, Madeleine, architecte, Genève. *Section de Zurich* : Metzger, Fritz, Architekt, Oerlikon.

##### Démissions.

*Section de Zurich* : Gericke, Walter, Bauingenieur, Zurich ; *Section du Valais* : Curiger, Conrad, Architekt, Sierre. *Section des Grisons* : Accola, H., Vermessungsing., Coire. *Section de Berne* : Renfer, D., Masch.-Ingenieur, Berne ; Pfander, Hans, Architekt, Berne. *Section de Schaffhouse* : Wegelin, Eugen, Chemiker, Schaffhouse.

##### Décès.

Saager, F., Architekt, Bienne, membre individuel. *Section de Berne* : Anselmier, E., ingénieur, Berne ; von Bonstetten, H., ingénieur, Berne ; Mathys, L., Architekt, Berne. *Section de Genève* : Schmutz-Demeyriez, P., ingénieur, Genève.

2. *Tarif d'honoraires pour travaux d'architecture, form. N° 102.* Le Comité central prend connaissance du projet de la commission de révision et décide, après y avoir apporté quelques légères modifications, de le présenter à la prochaine Assemblée des délégués.

3. *Réglementation professionnelle de la S. I. A.* Le Comité central prend connaissance d'une proposition Rybi pour la création d'une réglementation professionnelle de la S. I. A. et décide en principe, de créer ce nouvel organisme. Le nouvel organisme servira à aplanir les conflits éventuels entre membres ainsi qu'à examiner les plaintes déposées contre des membres ayant enfreint les principes de la S. I. A. ou ayant nui, par leur activité aux intérêts professionnels.

4. *Conflit entre M. H. Müller, architecte et M. G. Thurnherr, ingénieur.* Le Comité central prend connaissance d'une lettre de M. Thurnherr, qui critique plusieurs points de la communication parue le 14 mai a. c. dans la « Schweiz. Bauzeitung ». Le Comité central décide de ne pas donner suite à cette lettre.

5. *Protection des titres d'ingénieur et d'architecte.* Le Comité central prend connaissance du fait que la Fédération suisse des architectes et l'Association suisse des ingénieurs-conseils se sont déclarées d'accord de participer avec la S. I. A. à la création d'un organisme commun chargé de régler la protection des titres. Le Comité central décide de continuer sur cette base les démarches en cours auprès des autorités fédérales.

6. *Réclames collectives.* Le Comité central décide de recommander aux membres de s'abstenir de toute participation