

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

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

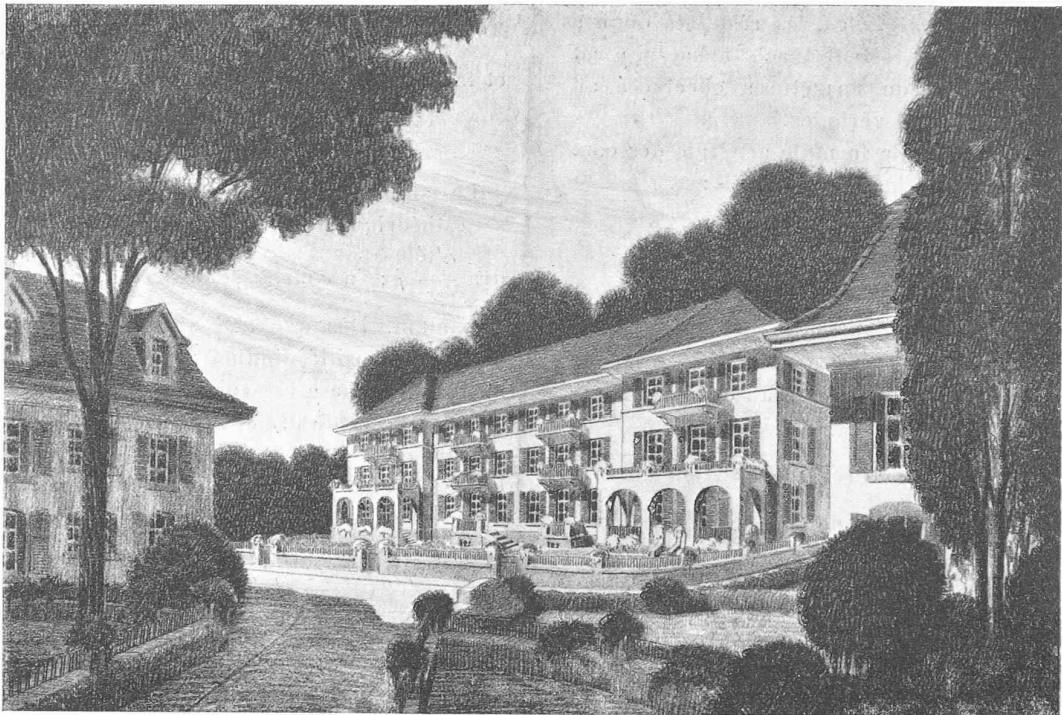
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE MAISONS OUVRIÈRES, A OUCHY

1^{er} prix : projet « Léman », de M. R. Bonnard, architecte, à Lausanne.

Restent en présence les projets : N° 1. — « Tout Simplement » ; N° 4. — « En Série » ; N° 5. — « Soleil » ; N° 10. — « Léman » (grandes lettres).

Le Jury apprécie comme suit :

1^{er} prix : N° 10. — « Léman » (grandes lettres), cube indiqué 13062 m³. Locaux sur un étage 36.

Disposition d'ensemble heureuse. Les plans sont bons ainsi que la proportion des locaux ; on peut critiquer la disposition des loggia aux ailes qui ont pour conséquence d'assombrir les chambres contiguës. Architecture harmonieuse bien conforme au programme ; le Jury donne la préférence à la variante sans mansard.

Projet élégamment présenté.

(A suivre.)

DIVERS

La Suisse et le Trafic international.

Nous empruntons les intéressantes considérations qui suivent au N° 2 de l'excellente revue d'expansion économique, Le Mercure Suisse dont nous avons récemment signalé la naissance et le programme.

Etant donné les circonstances nouvelles, il importe de ne pas considérer d'un œil trop optimiste la situation ferroviaire internationale de la Suisse. La thèse du « plus long parcours sur ses propres rails » influencera défavorablement la politique des Etats voisins, notamment en ce qui concerne le trafic Nord-Sud. Le parcours du Brenner par Vérone à Milan représente 380 kilomètres tarifés par l'Italie, tandis que la ligne Chiasso-Milan n'en représente que 52, et la ligne du Simplon que 123. La ligne Brenner-Vérone est presque aussi longue que le Domodossola-Vérone et a 70 kilomètres de plus que le Chiasso-Vérone, ce qui nous fait perdre le trafic à destination

de Venise et ses relations transitaires. Quant à Trieste, nous pouvons craindre la concurrence du Tauernbahn. Le parcours du Brenner à Bologne a près de 100 kilomètres de plus que celui de Chiasso à Bologne, ce qui signifie que même pour le trafic dans l'Italie méridionale, notre situation n'est pas très favorable¹. Le parcours de Francfort à Kufstein est plus long que celui de Francfort à Bâle.

Ce ne sont pas seulement les frontières politiques qui ont modifié notre situation, mais aussi les changements survenus dans l'importance des relations internationales.

Du 1,41 million de tonnes auquel s'élevait, avant la guerre, le trafic des marchandises internationales, le trafic italo-allemand à lui seul absorbait un million, soit plus des deux tiers. Plus de la moitié de ces tonnes consistait en houille et fer que l'Allemagne fournissait à l'Italie. Ayant perdu par la défaite la Lorraine et le territoire de la Saar, étant sur le point de perdre même les charbons de la Haute-Silésie, l'Allemagne se voit dans l'impossibilité de fournir à l'Italie les mêmes quantités de houille et de fer. Aussi a-t-elle désormais un intérêt plus grand à exporter des produits manufacturés que des matières premières. Toutefois, cette exportation ne remplacera jamais celle des matières premières.

Il en résultera donc pour nous dans le trafic Nord-Sud un déficit considérable qu'on ne saurait comment compenser.

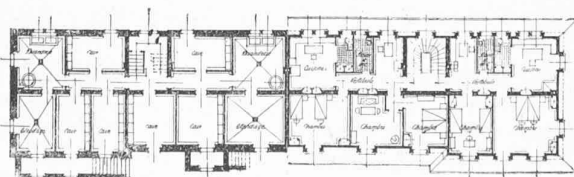
De même, pour le trafic envisagé au point de vue des voyageurs, la situation pour les relations italo-allemandes n'est guère plus favorable. L'Allemagne, par suite de la politique des pangermanistes, est devenue trop pauvre pour pouvoir pousser du côté de l'Italie les vagues de touristes qu'elle y envoyait autrefois. Il importe donc pour nous d'essayer de

¹ Cette opinion est corroborée par ce passage extrait de la page 121 du N° 2, 1919, de la *Revue générale des chemins de fer* : « ...l'Italie aura bien moins de tendance à utiliser, en trafic international, les routes du Gothard et de Pontebba que celles du Brenner, ce qui était le cas jusqu'à présent. »

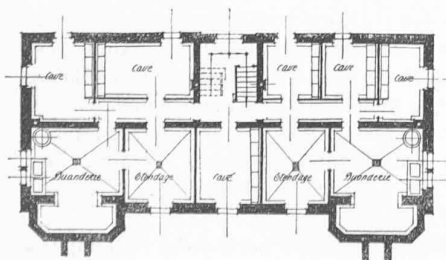
CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE MAISONS OUVRIÈRES, A OUCHY



Plans de situation, du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage. — 1 : 600.

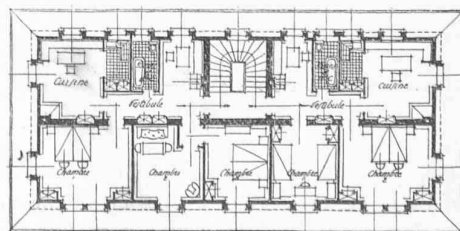


Plans du sous-sol et du 2^{me} étage, grande maison. — 1 : 600.



Plan du sous-sol, petite maison. — 1 : 400.

1^{er} prix : projet « Léman »,
de M. R. Bonnard, architecte,
à Lausanne.



Plan du 2^{me} étage, petite maison. — 1 : 400.

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-