

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

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: 14.03.2025

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

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 m³. 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 lires.

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

matériaux nécessaires. Les milieux touristiques désireraient qu'on donnât à la route une largeur plus considérable, afin de relier plus directement Paris à Genève et à Lausanne (et par une voie offrant moins de pente et de virages durs).

ARGOVIE

Un nouveau pont sur le Rhin. La construction d'un pont sur le Rhin entre Koblenz (Argovie) et Waldshut (Bade), qui avait été décidée en 1914 déjà, mais qui n'avait pas pu être réalisée par suite de la guerre, va être entreprise prochainement.

Le Grand Conseil argovien a accepté le projet, élaboré en collaboration avec le ministère des travaux publics de l'Etat de Bade. Coût total : 741 000 fr. Argovie et Bade paieront chacun la moitié. Mais la part du canton sera réduite à 300 000 fr. environ, du fait de la participation de quelques communes intéressées et de l'usine électrique de Dogern.

L'usine d'Albbruck-Dogern. De Bâle à Brugg, quand le Rhin sera pleinement exploité, neuf usines seront en activité : Birsfelden, Augst, Rheinfelden, Ryburg, Säkingen, Laufenburg, Albbruck, et, sur l'Aar, Klingnau et Beznau.

Les usines d'Augst, de Rheinfelden, de Laufenburg et de Beznau sont déjà en exploitation. Ryburg le sera bientôt.

On vient de commencer les travaux préliminaires de celle d'Albbruck.

L'usine comprend un barrage en travers du Rhin, avec 5 ouvertures de 25 mètres, un canal d'aménée de 3,5 km. de long, sur la rive droite, large de 47 m. 20 au plafond et de 85 m au plan d'eau et débitant 900 m³ à la seconde, et une usine près d'Albbruck, avec canal de fuite. Les trois turbines ont chacune une puissance d'absorption de 300 m³ à la seconde et la production annuelle moyenne d'énergie électrique s'élèvera à 490 millions de kwh. Le tracé du canal sur territoire allemand nécessitera le détournement de l'Alb, qui vient des ramifications de la Forêt Noire, et la destruction du hameau d'Alb.

La direction générale des travaux est assumée par l'ingénieur Gruner (Bâle), auteur du projet.

Actuellement, les maisons sacrifiées sont en pleine démolition, et deux groupes de maisonnettes ouvrières ont surgi, l'un près du barrage à Dogern (Bade), l'autre à Albbruck. La route est détournée pour faire place au canal.

FRIBOURG

Travaux édilitaires à exécuter pendant les années de 1931 à 1934. Voici les travaux que le Conseil Communal de Fribourg se propose de faire exécuter pendant les quatre années à venir, et pour lesquels il sollicite les crédits nécessaires :

Ecole de l'Auge, construction : 400 000 fr. ; transformation de la Maison de bienfaisance : 50 000 fr. ; travaux d'aménagement de la Place du marché au bétail et de la Halle d'exposition de Pérolles : 400 000 fr. ; transformation du passage à niveau de Miséricorde : 200 000 fr. ; travaux de remise en état de nombreuses places, rues ou chaussées de la Ville de Fribourg : 450 000 fr. Au total, pour travaux extraordinaires : 1 200 000 fr.

GENÈVE

Le budget de la Ville de Genève. Le budget que propose le Conseil administratif, pour 1931, se décompose comme suit : Recettes : 38 849 625 fr. ; dépenses : 39 605 608 fr. Déficit : 755 983 fr.

La démolition du quartier du Seujet. La démolition de ce quartier sera entreprise au début de l'année prochaine. Ouverture des soumissions : 7 janvier, à 11 h. 30.

VALAIS

La nouvelle route de Salvan à Martigny. Les travaux de construction de cette route, dont l'exécution avait été retardée pour différents motifs, ont commencé au début de décembre.

On sait que la nouvelle route carrossable est destinée à relier la vallée du Trient à son débouché économique : Martigny.

VAUD

Le budget de la Ville de Lausanne. Le budget de la Ville de Lausanne pour 1931 a été voté, le 9 décembre, par le Conseil communal. Il comporte un total des recettes de

13 862 865 fr. et un total des dépenses de 14 214 235 fr. Déficit : 351 370 fr.

Comme nous l'avions dit, on espère pouvoir grouper bientôt sous un titre unique tout ce qui a trait à l'éclairage public.

A l'Usine du Bois Noir. Dans sa dernière séance de l'année, le Conseil communal de Lausanne aura à se prononcer sur un préavis important concernant les travaux de remise en état de l'Usine du Bois Noir, mise à mal par les frasques du Saint-Barthélemy. Crédits demandés : 420 000 fr. pour la remise en état de l'Usine (dépenses faites ou à faire) ; 980 000 fr. pour la protection, à l'avenir, des ouvrages communaux, et pour participer à l'entreprise générale des travaux prévus dans les gorges du Saint-Barthélemy.

Les travaux de la gare d'Yverdon. Il s'agit, comme on le sait peut-être, de la pose de la double voie entre Ependes et Yverdon, avec déviation de la ligne à partir du km 35 648, de façon à permettre la suppression des passages à niveau se trouvant à l'entrée d'Yverdon. (Surélévation de la voie ; remblai de 6 m. de hauteur sur environ 1 km., tranchée, de 13 m. de profondeur maximum, sur près de 300 m.) Le coût total de toute l'installation est évalué à environ 4½ millions. Les travaux proprement dits, mis en soumission récemment, reviendront probablement à 1½ million. On prévoit pour leur exécution un délai de deux ans et demi : deux ans pour l'infrastructure et six mois pour la pose de la voie et le ballastage.

Une route Blonay-Les Pléiades. Le Conseil communal de Blonay a adopté un projet de route carrossable reliant Blonay aux Pléiades. Le montant total des travaux est estimé — sur avant-projet — à 432 000 fr. dont on compte qu'il restera net à la charge de la Commune 124 000 fr.

CONFÉDÉRATION

D'importants travaux seront entrepris au Gothard. Nous parlons plus haut — sous « Italie » — de la fameuse ligne du Stelvio, qui revient sur le tapis de temps à autre, et qui serait directement destinée à concurrencer notre Gothard. Sans doute, la menace n'est pas imminente, mais il est bon de se préparer à la lutte, en développant ce tronçon du réseau national. Il s'agit de travaux occasionnant des dépenses considérables. Qu'on en juge :

L'année prochaine on établira la double voie sur le parcours Baar-Zoug ; coût environ 2 millions. Puis on modifiera le tracé de la ligne entre Castione et Bellinzona ; le coût de ces travaux est devisé à près de 3 millions. On exécutera également des travaux à la gare de triage de San Paolo et l'on établira la double voie sur le tronçon Al Sasso-Riviera-Bironico ; coût, environ 11,6 millions. La double voie sur le parcours Lugano-Maroggia absorbera 2,5 millions. On se propose enfin d'augmenter les voies à la gare de Lugano, ce qui absorbera 1,9 millions. Les travaux exécutés à la gare de Chiasso, qui ont coûté environ 18 millions, sont près de leur achèvement.

Ce sont les travaux sur le tronçon Al Sasso-Riviera-Bironico qui sont les plus onéreux, car il s'agit d'établir la double voie dans le tunnel du Monte-Ceneri, long de 1700 mètres.

Tels sont les travaux les plus importants à exécuter sur ce tronçon. A ceux-ci viendront s'en ajouter une foule d'autres, par exemple la création d'une station de service dans le tunnel du Gothard qui permettra aux trains de se suivre plus rapidement, rampes pour le chargement des autos à Göschenen, etc., etc. L'exécution de ce programme occasionnera, on le voit, des sacrifices considérables aux C. F. F., mais ces sacrifices sont d'autant plus nécessaires que le trafic a augmenté dans des proportions considérables sur ce parcours.

Les importations d'or en Suisse. On assiste à une nouvelle forme de thésaurisation de l'or : l'accumulation par les banques commerciales. En effet, au cours des neuf premiers mois de 1930, la Suisse a importé pour 21 millions de dollars d'or en barres, chiffre supérieur au total des importations d'or pour 1929. Or, dans l'intervalle, neuf millions de dollars seulement ayant été acquis par la Banque Nationale Suisse, 12 millions ont été acquis par des banques privées et conservés dans leurs coffres.

Ce stockage d'or a été rendu possible par suite de l'afflux en Suisse des capitaux étrangers, surtout pendant ces derniers temps.

J. P.