Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 57 (1931)

Heft: 2

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

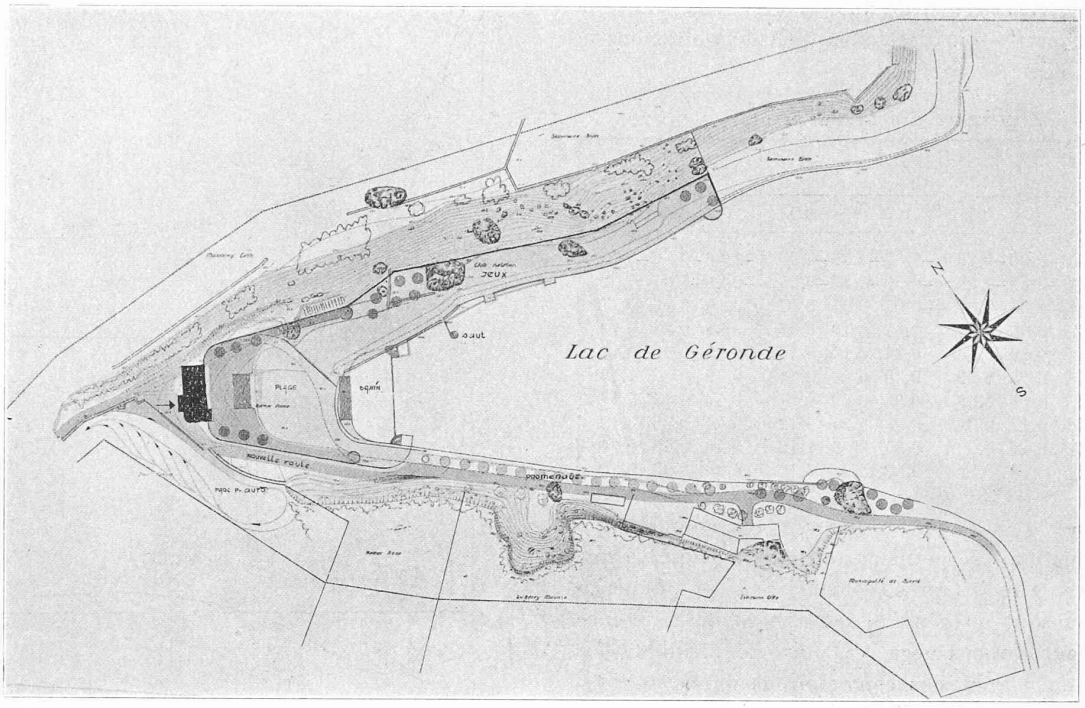
Terms of use

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

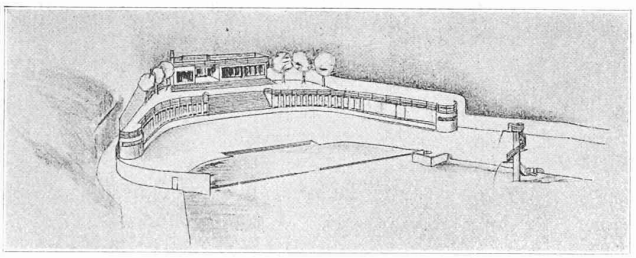
Download PDF: 13.07.2025

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

CONCOURS POUR LA PLAGE DE GÉRONDE (SIERRE)



Plan de situation. — Echelle 1 : 2000.



Perspective.

Ier prix, projet « De Littore »,
de M. *Hans Bieri*, architecte,
à La Chaux-de-Fonds.

Concours d'idées pour la Plage de Géronde.[1]

Rapport du jury.

Le jury, réuni à Sierre, le 27 octobre 1930, à l'Hôtel Belle-Vue, constate que 20 projets sont parvenus en temps voulu. Après un examen d'ensemble, le Jury se rend au Lac de Géronde. Cette visite terminée, il reprend ses opérations et procède à l'élimination de 16 projets.

Restent en présence quatre projets :

1. « Suzanne ». 2. « De Littore ». 3. « Zinal ». 4. « Pad ».

D'une manière générale le concours présente deux tendances générales : Pour la première, les installations balnéaires ont été placées essentiellement sur la rive nord du lac. Pour la seconde, ces installations sont projetées dans l'axe de l'extrémité nord-ouest du lac.

Cette dernière solution semble au Jury offrir des avantages au point de vue pittoresque et pour l'extension des installations futures.

Après un examen minutieux de ces quatre projets et après avoir constaté qu'aucun d'eux ne présente une solution pouvant s'exécuter, le Jury les classe de la manière suivante :

1. *De Littore.* —Ce projet correspond le mieux aux avantages énoncés ci-haut d'une installation dans l'axe du lac. Il lui attribue un 1er prix de 500 francs. *(A suivre.)*

[1] Voir programme, *Bulletin technique* du 9 août 1930, page 200 et résultats, *Bulletin technique* du 15 novembre 1930, page 284.

Le mouvement architectural, technique et industriel.

ARGOVIE

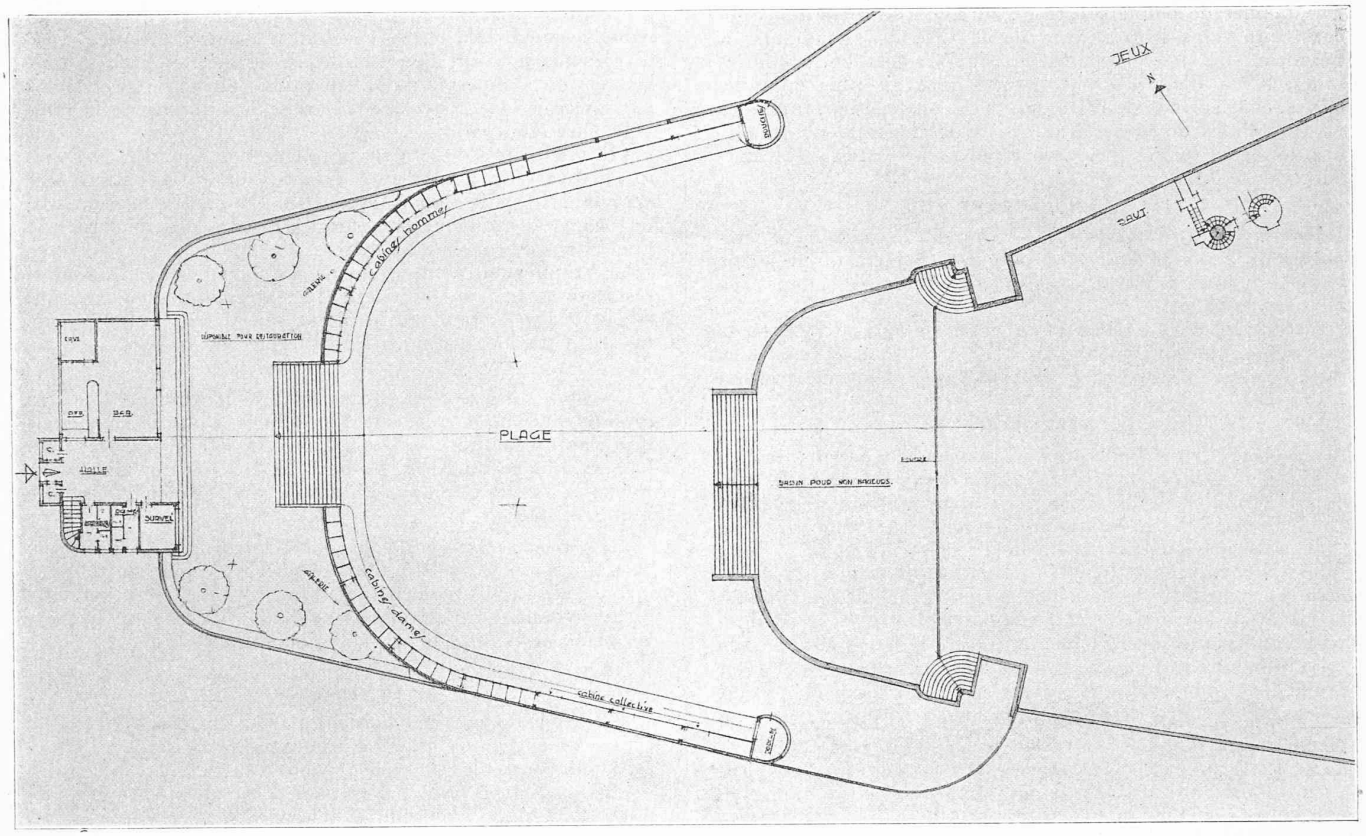
A la recherche de sables aurifères. On annonce que des ingénieurs de Zurich sont arrivés à Brugg afin d'y entreprendre des études et des essais d'extraction d'or, dans la région d'Umiker, près de Brugg.

Il y a un demi-siècle environ, on avait découvert à cet endroit trois couches de sable contenant de l'or. Etant donné les progrès de la technique, on espère qu'aujourd'hui l'extraction du « fabuleux métal » pourra être profitable, ce qu'elle n'était pas jadis.

BALE

Le trafic du port de Bâle en décembre écoulé. Il a été de 56 674 tonnes, supérieur de 10 000 tonnes à celui du mois de

CONCOURS POUR LA PLAGE DE GÉRONDE (SIERRE)



Plan de distribution. — Echelle 1 : 500
Ier prix : projet de M. *Hans Bieri.*

décembre 1929. Le trafic total de 1930 s'élève à 1 097 141 tonnes, chiffre jamais atteint (en 1929 : 618 590 tonnes). Alors qu'en 1921 on avait compté, comme arrivages dans le port de Bâle deux vapeurs et deux chalands, en 1930 on compta 373 vapeurs, 3654 chalands et 45 bateaux de marchandises. Ces chiffres sont plus éloquents que n'importe quel commentaire !

BERNE

La nouvelle route de Pierre-Pertuis. Un grand mouvement d'opinion se dessine dans le Jura bernois pour tenter d'obtenir des pouvoirs publics la construction d'une nouvelle route à Pierre-Pertuis, passage qui, comme on le sait, relie géographiquement le Jura bernois à l'ancien canton de Berne et à la Suisse romande. On considère que la nouvelle route, en faveur de laquelle la députation jurassienne aux Chambres fédérales interviendra, répond non seulement à un besoin impérieux des usagers de la route, mais serait fort utile au point de vue de la défense nationale.

Travaux des C. F. F. On mande de Delémont que les importants travaux que les C. F. F. se proposent d'effectuer dans la région seront bientôt entrepris. Il s'agit de la construction du passage sous-voie près des Rondez et de celle de la double voie de Courrendlin à Choindez.

NEUCHATEL

L'électrification du Jura neuchâtelois. On apprend de Neuchâtel que les essais de traction électrique sur la ligne du Jura neuchâtelois auront lieu dès le mois de septembre. La traction électrique sera chose réalisée à partir du 4 octobre, date de la mise en vigueur de l'horaire d'hiver.

La première tranche des travaux pour l'électrification de la ligne Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds—Le Locle (coût : environ 200 000 fr.) sera adjugée prochainement.

VALAIS

Un nouveau lac alpestre. On annonce de Bourg-Saint-Pierre que des travaux de sondages ont été exécutés dernièrement dans le voisinage de la Cantine de Proz. On étudie la possibilité de construire un barrage et de créer un lac alpestre afin d'obtenir ainsi de nouvelles forces hydrauliques.

Le lac artificiel envisagé inonderait la petite plaine de Proz et serait principalement alimenté par les eaux du torrent de Valsorey amenées en conduite souterraine.

La route internationale du Grand-Saint-Bernard devrait être déplacée.

VAUD

La main-d'œuvre étrangère et l'industrie du bâtiment. L'importante question de la main-d'œuvre étrangère nécessaire à l'industrie du bâtiment a été discutée à Lausanne, sur l'initiative de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail. M. Paul Rosset, président de la commission de surveillance de l'Office cantonal de placement, présidait.

A la suite de la discussion, la formule suivante a été votée à l'unanimité :

« Les prolongations de séjour pour les maçons saisonniers sont admises dans la mesure où ces saisonniers ne pourront pas être remplacés par des maçons suisses ou étrangers régulièrement domiciliés en Suisse, et sous réserve de révocation en tout temps.

» Sous ces conditions et en tenant compte naturellement des circonstances atmosphériques, les prolongations indispensables seront accordées pour l'hiver en cours.

» D'autre part, les demandes d'entrée des maçons saisonniers pour la campagne de 1931 seront autorisées pour neuf mois, du 1er mars au 30 novembre. »

DANS LA RÉGION

La construction d'une grande école d'horlogerie à Besançon? On annonce de bonne source qu'au cours de cette année on construira dans le voisinage de la Cité des Etudiants, à Besançon, un nouveau bâtiment de l'Ecole d'horlogerie. Il sera pourvu d'un internat, pourra recevoir plus de mille élèves, et le subside de l'Etat, pour sa construction, atteindra vingt millions de francs français. Si la nouvelle est exacte, nos horlogers suisses n'en seront point enchantés.

ANGLETERRE

Des trains entiers passeront de Douvres à Calais. La compagnie du *Southern Railway* étudie actuellement un projet de ferry-boat qui pourrait transporter un train complet de Douvres à Calais.

Malgré la crise terrible et le chômage qui sévit dans la proportion que l'on sait en Angleterre, le trafic entre celle-ci et la France est en progrès constant, ce qui légitime le projet à l'étude.

ALLEMAGNE

Le chômage en Allemagne. Au 31 décembre, on comptait en Allemagne 4 357 000 personnes cherchant du travail, soit, depuis le milieu de décembre, une augmentation s'élevant à 380 000 environ. Et le nombre des chômeurs touchant une indemnité atteignait, à la fin de l'année également le total impressionnant de 2 155 000. Il est évident que dans ces conditions un Etat éprouve beaucoup de difficultés à dominer la situation surtout s'il est, comme le Reich, pourvu d'un régime politique encore jeune qui doit à la fois faire face à la crise intérieure et à des engagements extérieurs qui, pour avoir été déjà considérablement réduits sont tout de même lourds.

Le trafic du port d'Hambourg. Le grand port allemand a vu fléchir son trafic commercial de trois millions de tonnes en 1930. Le trafic des ports concurrents de Rotterdam et d'Anvers a baissé lui aussi dans une proportion considérable, un peu moins pourtant que celui du port allemand.

On envisage sérieusement une réduction des salaires des employés du port d'Hambourg, après quoi on espère pouvoir obtenir une réduction appréciable des droits portuaires.

BELGIQUE

L'électrification des chemins de fer. Deux nouvelles lignes viennent d'être électrifiées par la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

L'électrification de la section de Gand (porte d'Anvers) à Oostacker marque l'achèvement de la seconde branche du réseau vicinal électrique de la région de Gand.

On achève également la mise au point des lignes électrifiées de Mons à Bray et de Mons au chemin d'Obourg. Ces améliorations vont de pair avec une réduction très sensible des tarifs.

FRANCE

5432 logements nouveaux à Paris. La Commission de l'habitation de la Ville de Paris a décidé récemment de poursuivre la réalisation du programme général de constructions d'habitations, en mettant à la disposition de la Société de gestion immobilière onze hectares de terrain de l'enceinte fortifiée. On construira sur ces terrains 5432 logements de plusieurs catégories. (Loyers variant de 1400 fr. à 9000 fr. par an.

Amélioration des gares parisiennes. Le principe d'une amélioration des gares parisiennes des chemins de fer de l'Etat, de leur accès et de son réseau fut admis par le Conseil municipal de Paris, le 10 juillet de l'an dernier. Les principaux travaux avaient pour but de faire de la gare de Montparnasse le point terminus des grandes lignes et de la gare Saint-Lazare le centre des services de banlieue.

Pour régler les conditions dans lesquelles devaient s'effectuer l'opération, au point de vue financier notamment, une convention devait être passée entre la Ville de Paris et les chemins de fer de l'Etat.

Voici, d'après *Le Temps*, les principaux éléments de cette convention dont il est inutile de souligner l'importance :

« La participation de la Ville de Paris aux dépenses serait fixée à 620 millions, dont 60 représentent les terrains qui lui sont cédés par le réseau. La part du réseau serait de 300 à 400 millions environ.

» Toutefois, la Ville de Paris aurait encore à sa charge l'aménagement des terrains cédés, la construction des voies d'accès aux nouvelles gares et des lignes métropolitaines dont la création s'imposera ; des opérations de voirie nécessitées par l'accroissement de la circulation aux abords de la nouvelle gare Montparnasse.

» La Ville aura donc à supporter en conséquence de l'opération du réseau, des dépenses dont le montant ne saurait être actuellement chiffré, mais auxquelles le préfet de la Seine fixe un ordre de grandeur comparable à celui des dépenses de l'opération des gares elles-mêmes.

» Le rapporteur ajoute que, « néanmoins, les avantages qui résulteront, au point de vue de l'urbanisme, des travaux qui seront exécutés, tant par le réseau que par la Ville, sont de nature à justifier largement un sacrifice de la part de cette dernière ».

La main-d'œuvre étrangère en France. Il ressort d'une très récente statistique que, sur 12 millions d'ouvriers manuels que compte la France, il y a 1 700 000 étrangers. Dans les bassins miniers du Nord, les huit dixièmes des ouvriers sont Polonais, tandis que dans l'industrie du bâtiment, la moitié sont Italiens.

La reconstruction de Tamatave (Madagascar). La partie de Tamatave qui avait été détruite par le cyclone de 1927 se reconstruit rapidement. Le boulevard Galliéni est actuellement terminé. Un peu partout, dans la ville et dans le port, les chantiers sont poussés énergiquement.

ETATS-UNIS

Des pronostics pour la situation en 1931. Le *New York Herald* estime qu'en l'année 1931 la situation en Amérique ne changera pas beaucoup, et que le volume des affaires restera le même, avec un certain ralentissement pendant les deux premiers trimestres. Par contre, il espère qu'une amélioration sensible se produira vers la fin de l'année.

La production des automobiles est évaluée à quatre millions de voitures (trois millions et demi en 1930). La production de l'acier n'ira pas au delà, probablement, de quarante millions de tonnes.

Le plus grand centre radiophonique du monde. La National Broadcasting Company des U. S. A. a entrepris la construction du plus grand centre radiophonique du monde : un immense édifice où seront réunis tous les services du N. B. C. et qui couvrira une surface de 6000 m², avec 19 studios.

Où le rail est vaincu. En Pensylvanie, on va enlever la voie ferrée Carbondale-Honesdale, à qui la concurrence de la route a fait perdre presque tout son trafic. Cette ligne, la doyenne des Etats-Unis, fut ouverte en 1829. Elle mourra donc plus que centenaire.

TCHECOSLOVAQUIE

Un curieux projet des chemins de fer tchécoslovaques. La presse d'information publiait récemment la nouvelle suivante qui est assez curieuse pour que nous tenions à la reproduire ici, avec les réserves d'usage.

« On annonce de source officielle : Le Département des chemins de fer tchécoslovaques étudie depuis longtemps s'il ne serait pas possible d'améliorer en qualité et en quantité le rendement des employés de chemins de fer en les intéressant au bénéfice net de l'entreprise, ce qui aurait indirectement pour résultat un avantage pour l'exploitation des chemins de fer. L'étude de cette question se trouve actuellement assez poussée pour qu'on ait établi un projet de ce qu'on pourrait appeler le « système d'entreprise », dont le principe réside dans la distribution des chemins de fer en petites unités, qui tiennent leurs comptes individuellement et distinctement les unes des autres. Leurs bénéfices nets sont répartis à raison de 60 % entre les employés tandis que le reste de 40 % est attribué à la compagnie d'exploitation. Le principal avantage de ce système est qu'il est maintenant possible de déterminer exactement les effets de l'activité de chaque fonctionnaire de chemin de fer. Le système doit préalablement être mis à

l'épreuve en 1931 sur une ligne qui est encore à désigner, afin d'établir si sa mise en vigueur dans un organisme aussi important que les chemins de fer tchécoslovaques est recommandable. » J. P.

IIe Congrès international de technique sanitaire et d'hygiène communale.

Ce Congrès aura lieu à Milan dans les salles du Château des Sforza, du 20 au 26 avril 1931.

Taxes : *a*) Institutions publiques et privées, syndicats, corporations qui se feront représenter au congrès par un ou plusieurs délégués : taxe fixe de Lit. 150, plus taxe fixe de Lit. 50 par chaque délégué inscrit ;

b) Adhérents individuels : taxe d'inscription de Lit. 75. Ils ont la faculté de se faire accompagner par des membres de leur famille, en versant une taxe de Lit. 50 pour chaque membre de la famille.

Les adhésions, les cotisations, les rapports, les communications et toutes demandes d'informations concernant les conditions de voyage, de séjour, etc., doivent être envoyées au Secrétariat général du IIe Congrès international de technique sanitaire et d'hygiène communale, Milan, Piazza del Duomo 17.

Thèmes du Congrès. — Généralités : Hygiène publique et privée. — Technique sanitaire communale. — Technique sanitaire des constructions, habitations et édifices publics. — Technique sanitaire rurale et coloniale. — La technique sanitaire des usines et des laboratoires. — Législation sanitaire urbaine, industrielle et rurale, prévention des accidents du travail.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

PROCÈS-VERBAL

de la 52me assemblée générale, le 28 septembre 1930 à Saint-Gall.

(Suite et fin.) [1]

Normes. Les « Normes pour les représentations graphiques dans le domaine de l'agriculture technique » ont été approuvées, le 4 mai 1929, à Sion.

L'assemblée des délégués, d'hier, a approuvé d'abord le nouveau contrat d'engagement pour employés techniques, puis une feuille annexe aux Normes d'honoraires No 102 et 103, précisant la position que l'ingénieur doit avoir vis-à-vis du maître de l'ouvrage.

La Commission de révision des « Prescriptions pour constructions en béton armé » de 1909, et « Ordonnance concernant les constructions en béton armé des entreprises de transport placées sous le contrôle de la Confédération », de 1915, achève en ce moment la rédaction définitive du texte à soumettre à l'enquête.

La Commission pour la révision de l'« Ordonnance concernant le calcul et l'inspection des ponts et bâtiments métalliques des entreprises de transport placées sous le contrôle de la Confédération », de 1913, s'efforce de même de conduire ses travaux à bonne fin.

La Commission des normes (du génie civil) actuellement présidée par M. Fritzsche, ingénieur, a modifié sa composition.

La Commission des normes (concernant les travaux du bâtiment) a entrepris la révision des textes intéressés. Elle en profite pour revoir les Normes d'honoraires et chercher ainsi à éliminer le vice des « commissions » et à préciser la responsabilité des ingénieurs et des architectes.

La Commission des cartes topographiques fédérales a dû suspendre momentanément ses travaux, les études préliminaires de la nouvelle carte n'étant pas assez avancées.

[1] Voir *Bulletin technique* du 10 janvier 1931, page 15.

La Commission pour la protection des titres d'ingénieur et d'architecte a soumis son rapport aux Sections : elle poursuivra ses travaux en se basant sur le résultat de son enquête et sur la discussion d'hier, à l'assemblée des délégués.

La Commission pour les concours s'est occupée de nombreux cas en contradiction avec nos normes de concours sous la direction, large et clairvoyante, de M. Rybi architecte. Elle a constaté que, le plus fréquemment, les fautes commises sont imputables surtout à nos propres membres.

Le Comité Central s'est aussi occupé du classement officiel des ingénieurs des C. F. F. dans la nouvelle loi fédérale des salaires et s'est efforcé d'obtenir pour nos collègues l'attribution d'un traitement compatible logiquement avec le rang de nos professions.

La S. I. A. membre de l'Association pour l'aménagement du réseau routier suisse, poursuit l'étude du problème des autostrades.

Le Service technique suisse de placement continue à se développer ; son secrétariat fonctionne de nouveau indépendamment du nôtre.

La Société s'est fait représenter aux assemblées des sociétés étrangères suivantes :

Centenaire de l'Ecole centrale des arts et manufactures, Paris 26-28 mai 1929.

World Engineering Congress, Tokio, octobre et novembre 1929.

LIII. Deutscher Architekten- und Ingenieur-Tag des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V. Ludwigshafen 19-22 septembre 1928.

LV. Deutscher Architekten- und Ingenieur Tag des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V. Dresden 3-7 septembre 1930.

Congrès international du Béton et du Béton armé,

Congrès international de la Construction métallique.

Congrès international de la Route et de Mécanique générale, Liège 1-6 septembre 1930.

Fédération des Associations belges d'Ingénieurs, Bruxelles, 17-21 juin 1930.

Deuxième Conférence mondiale de l'Energie à Berlin, 16-25 juin 1930.

XIIme congrès international d'architectes, Budapest, 6-13 septembre 1930.

Xme Congrès international de l'Acétylène, de la Soudure autogène et des industries qui s'y rattachent, Zurich 9-12 juillet 1930.

IIIme congrès international de la photogrammétrie, Zurich, 5-10 septembre 1930.

IVme congrès international des géomètres, Zurich, 11-14 septembre 1930.

En outre, le Comité Central a envoyé des délégués aux réunions des sociétés suisses amies que voici :

Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale, Fête annuelle et assemblée générale, Paris, septembre 1929.

Société suisse de l'industrie du Gaz et des Eaux, Zurich. Assemblées annuelles, Lausanne 1928, Heiden 1929, Neuchâtel 1930.

Union suisse pour l'amélioration des logements, Schaffhouse 1929, Bâle 1930.

Société suisse de démographie, XXXIIIme assemblée annuelle, Aarau, 25-26 mai 1929.

Association suisse pour l'aménagement des eaux, Zurich. Assemblées générales à Bâle 1929 et à Zurich 1930.

Association pour la navigation sur le Haut-Rhin, Bâle. Assemblées générales, Bâle 1929 et 1930.

Association pour la navigation du Rhône au Rhin, Lausanne, assemblée générale, Genève 5 juillet 1929.

Association suisse des Electriciens. Assemblées générales, Saint-Moritz 1929 et Genève 1930.

Union suisse des Techniciens, Zurich, assemblée générale à Bâle 1930.

Société suisse des Entrepreneurs, Zurich, assemblée annuelle à Bâle, mars 1930.

Union suisse des professionnels de la route. Assemblée générale, Aarau 1930.

Le *Président* clôt son rapport en remarquant la multipli-