

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 60 (1934)
Heft: 11

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: 17.07.2025

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

Ainsi, et même sans souscrire au but même de cette étude : la mise à profit aussi complète que possible du phénomène de l'allongement supra-élastique du métal, chacun pourra trouver dans cette monographie de précieuses indications sur le rôle de l'ingénieur projetant. Celui-ci, conscient des imprévus qui peuvent atteindre son œuvre, aura profit à raisonner logiquement le problème de la sécurité effective à la rupture. On est, à cet égard, bien revenu du fétichisme des articulations multiples, conséquence du désir outré des déterminations statiques.

Pourra-t-on tirer parti de ces tendances dans les ouvrages monolithes en béton armé? Le problème est ici encore plus délicat que pour le fer ; la sécurité à la rupture est en effet définie par l'allongement supra-élastique du métal, et non plus par sa résistance finale. Bien des constructions, et l'examen en montre chaque jour, tirent implicitement parti de l'égalisation des moments dans la répartition des armatures des nervures. Est-ce admissible dans les conceptions nouvelles qui se font jour? Nous en doutons, car le béton ne saurait, sans subir un écaillage néfaste, supporter les déformations subséquentes à l'allongement du métal enrobé à son intérieur. Cet allongement doit être produit avant si l'on veut s'en réserver l'avantage. On peut donc reconnaître dès à présent que le procédé nouveau, qui consiste à relever la limite apparente du métal par un étirage préalable, satisfera au postulat de l'économie justifiée par un emploi raisonné du coûteux métal d'armature. Ce n'est alors plus la voie poursuivie par M. Kann.

A. PARIS, ingénieur.

CHRONIQUE

Deux nouveaux hôtels des postes.

Les Chambres fédérales vont être appelées à se prononcer sur des crédits importants concernant deux nouveaux hôtels des postes et télégraphes à construire le premier à Chiasso (677 000 fr.), le second à Langenthal (647 000 fr.).

Le bâtiment en 1933.

En 1933, on a enregistré un ralentissement marqué des travaux du bâtiment, dans la plupart des grandes localités suisses. Ainsi, dans 31 villes de plus de 10 000 habitants, le nombre des nouveaux logements a été de 9430 contre 13 230 en 1932. La diminution est de 28,7 %. Elle s'est surtout fait sentir au cours du premier semestre.

En revanche, le nombre des permis de construire accordés en 1933 a été plus élevé qu'en 1932 : 12 642 logements (9333 en 1932), soit une augmentation du nombre des permis de construire de 35,5 %. Le phénomène s'est manifesté rigoureusement à Lausanne et à Vevey.

Organisation professionnelle de l'économie suisse.

Nos lecteurs savent à quel point, en cette époque de désarroi où l'on revise les théories, les principes et leurs applications, la question de l'organisation professionnelle de l'économie suisse passionne tous les milieux intéressés. Divers systèmes sont avancés qui tendent tous, dans le cadre national, à organiser solidement le travail et la profession. Il paraît évident que le libéralisme économique pur, d'ailleurs inexistant pratiquement depuis plusieurs années, ne peut plus assurer l'avenir.

Il est intéressant de noter, sans vouloir ouvrir un débat sur ce problème primordial, que la Chambre suisse du commerce, dans sa séance du 26 janvier dernier, a estimé que les projets présentés ne sont pas assez mûrs. Une intervention du législateur, à leur propos, apparaîtrait prématurée et pleine de dangers.

La fortune de la Suisse et sa répartition.

Pour autant qu'on puisse le faire, en tenant compte des renseignements donnés par plusieurs grandes banques, par

des économistes avertis, par le Secrétariat suisse des Paysans, etc., on publie le tableau suivant de la fortune nationale de notre pays.

	millions de frs.
Bâtiments (valeur d'assurance)	24 000
Autres biens assurables (bétail, mobilier)	16 000
Forces hydrauliques	800
Alpes (1,13 million d'ha.)	250
Forêts (900 000 ha.)	2 000
Surfaces cultivées (arbres fruitiers compris)	4 100
Corrections, etc.	1 500
Terrains urbains	3 800
Routes	3 600
Chemins de fer, etc.	3 500
Divers (or, métaux en barres, marchand.)	2 900
	62,45 milliards

L'estimation est modeste. Le tableau ne mentionne pas les papiers-valeurs (actions, obligations, hypothèques) qui ne représentent d'ailleurs pas directement une fortune, mais des obligations réciproques. La valeur réelle de ces papiers-valeurs figure cependant dans le tableau (les hypothèques entrent en ligne de compte, pour les bâtiments par exemple). On estime à 6 ou 7 milliards la part de l'industrie dans la fortune totale de la Suisse. Les collectivités publiques possèdent une bonne partie du patrimoine national.

Réorganisation des C. F. F.

En 1932 et 1933, les C. F. F. ont enregistré un déficit de 100 millions. En 1934, le déficit sera d'environ 60 millions. Ainsi, en trois ans, le déficit de notre grande entreprise de transport aura atteint 160 millions. Or, on ne peut plus guère songer, dans l'état actuel des choses et des dispositions légales, à de nouvelles et importantes économies. La crise, d'autre part, n'est pas près de finir. La concurrence de la route continuera à se faire sentir. On comprend donc que le problème de la réorganisation complète des C. F. F. soit brûlant et exige une solution prompte.

Celle-ci est à l'étude, en mains du chef du département intéressé, M. Pilet-Golaz. La réforme prévue sera triple : administrative, juridique et financière. Il ne s'agit pas d'une simple reprise, par la Confédération, d'une partie de la dette des C. F. F. Ce faisant, on ne ferait disparaître aucune des causes profondes du mal.

« L'entreprise, dit un communiqué d'allures officieuses, devra être libérée de toutes les exploitations improductives, qui l'épuisent, simplifiée dans son organisation, et adaptée aux besoins généraux actuels. En un mot, elle devra être exploitée commercialement, non pas en vue de réaliser des bénéfices, mais pour se suffire à elle-même. Sa structure financière devra être plus souple et pouvoir égaliser les fluctuations inévitables des bouclements de compte annuels. Enfin, l'endettement, qui se chiffre par milliards, devra être arrêté et réduit. »

Parallèlement à cet effort de réorganisation, on a mis sur pied le projet de loi réglant le transport des marchandises sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles. Il s'agit d'assurer le partage rationnel du trafic entre nos entreprises de communication et de transports (rail et route) afin de sortir du gâchis actuel. Les usagers et les intéressés se sont en grande majorité ralliés aux dispositions essentielles du projet qui n'astreint à la concession obligatoire que le transport professionnel des marchandises. Le trafic privé, c'est-à-dire les transports effectués par une maison pour ses besoins et par son matériel, reste entièrement libre.

Les marchandises à transporter sur une distance inférieure à 30 km seront l'affaire de l'auto. Les autres appartiendront, dans la règle, au rail. Une société coopérative, créée par la transformation de la Sésa, permettra aux représentants du rail, de la route et des expéditeurs, de collaborer efficacement.

Il va de soi que le développement, déjà acquis, du transport par camion, crée des situations de fait dont il faudra tenir compte et nécessite des dispositions dont l'application ne sera pas toujours aisée. Mais on peut affirmer que la réglementation des rapports entre le rail et la route est une des conditions essentielles du plan de redressement des C. F. F.

J. P.