

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 45 (1919)  
**Heft:** 7

## Vereinsnachrichten

### **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:** 22.11.2024

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

second, de 10 m. 80 de tirant d'eau, exigerait le creusement à 11 m. et répondrait aux besoins futurs, comme fait le canal de Panama, avec le seuil de ses écluses établi à 13 m. 70 au-dessous du niveau de la mer ; il écarterait ainsi l'éventualité prévue du percement d'un second canal.

Dans le même ordre d'idées, il est possible de construire des cargos, bons navires de mer, de 10 000 t., portant 6000 t. en lourd, calant 4 m. 50 seulement, qui traverseraient, sans rompre charge, une voie maritime, créée d'Anvers à Marseille, avec 5 m. de profondeur. La nécessité d'une telle profondeur n'est pas une condition rédhibitoire *a priori* : elle crée des difficultés sérieuses, sans nul doute, mais d'ordre purement financier. La dépense serait approximativement égale à la contribution de guerre extorquée en 1871.

L'avant-projet d'un cargo ou paquebot mixte de 10 000 t., calant 4 m. 50, a été préparé. Celui de la voie de 5 m. de profondeur n'est pas du domaine de l'architecture navale ; je me bornerai à l'énumération des termes principaux des problèmes à résoudre.

En partant de l'embouchure de l'Escaut, il ne se rencontre aucun travail à faire jusqu'à Anvers ; il y a seulement une question politique à trancher, au sujet de l'occupation désirable de la rive gauche de l'Escaut par la Belgique. Le canal de la Campine est ensuite à élargir, à approfondir, à prolonger jusqu'au Rhin, où son arrivée ouvrira une zone de difficultés. La prétention, attribuée aux services germaniques, d'avoir porté la profondeur du fleuve à 5 m. jusqu'à Ludwigs-havfen est loin d'être justifiée. Jusqu'à Cologne seulement, on peut compter sur 4 m. 40 en eaux moyennes. De Cologne à Strasbourg, la profondeur varie irrégulièrement de 3 m. 60 à 2 m. 40. De Strasbourg jusqu'à la jonction avec le Doubs et la Saône aux environs de Besançon, la ligne trouvera notre vieux réseau de canaux français délaissé depuis 1871, canal latéral du Rhin, qui fournira des prises importantes de puissance hydro-électrique, ensuite canal du Rhône au Rhin. Les gabarits actuels sont insuffisants. La Saône, qui fait suite à ces canaux, est une voie fluviale modèle par la nature du fond et la faiblesse du courant ; elle demande un simple dragage initial avec entretien ultérieur. Notons, en passant, que, sur une rivière, l'entretien par dragage ne présente rien des difficultés qu'il rencontre en mer, dans une passe soumise à des courants transversaux.

Le Rhône, en contraste avec la Saône, ne peut satisfaire les besoins de la grande navigation qu'en alimentant le canal latéral à établir sur sa rive gauche, dont le tracé est étudié depuis longtemps. Là, comme le long du Rhin, se rencontrent les grands travaux d'art à la rencontre des rivières et des lignes de chemin de fer. Les dépenses seront élevées, mais d'importants bénéfices seront réalisés : 1° fertilisation par l'eau de vastes superficies actuellement stériles, 2° captation d'une puissance hydro-électrique d'environ 700 000 chevaux, dont le plus gros lot sur l'embranchement de Genève, au barrage du Haut-Rhône, à Génissiat. Au-dessous d'Arles, la profondeur, dans le Rhône maritime, se rapproche de celle de l'Escaut, en aval d'Anvers. Les travaux à faire dans le dernier secteur se confondent avec ceux qui sont nécessaires à l'utilisation de l'étang de Berr comme arrière-port de Marseille. Comme pour Anvers dans la mer du Nord, et plus encore que pour Anvers, la nouvelle situation créée fera de Marseille un port sans rival dans la Méditerranée.

A considérer nos intérêts nationaux, en dehors de la prospérité à prévoir pour certains ports fluviaux au-dessus de Marseille, celui d'Arles, peut-être celui de Beaucaire, surtout celui de Lyon, puis celui de Strasbourg, qui prendra une grande importance sur le Rhin, l'utilisation de la nouvelle

voie maritime ne s'obtiendra en France que par la création d'embranchements dirigés vers Dunkerque, vers Nantes, vers Bordeaux. Ces embranchements, comme aussi peut-être celui dirigé vers Genève, seront creusés à un gabarit relativement restreint, probablement à 2 m. 50 de profondeur, pour porter des gabarres de 1000 t. et 2 m. 30 de tirant d'eau. Les expéditeurs français n'échapperont donc pas, en général, à la nécessité d'un transbordement des marchandises, aux points de départ et d'arrivée sur la ligne Anvers-Marseille.

Une question préalable d'ordre politique serait à résoudre, au sujet de la voie maritime de 5 m. de profondeur, avant que le projet lui-même fût étudié. La Société chargée de l'exploitation serait sans doute franco-belge et surtout exempte de tout appoint germanique. La ligne serait internationale, en ce sens que le trafic en serait impartialement ouvert aux navires de toute nationalité, à Anvers comme à Marseille, moyennant des droits de péage exactement uniformes. La voie elle-même, entre ses points d'aboutissement, doit être la propriété exclusive de ceux qui la construiraient. Il serait inadmissible que des quais d'armement et des chantiers de construction fissent, sur la rive droite, concurrence à ceux de la rive gauche. La police du fleuve elle-même doit être confiée à une seule administration.

La situation à créer, qui rappelle celle du canal de Suez, peut se formuler en disant que la frontière politique sur le Rhin serait, non au milieu du fleuve, à son thalweg, mais à la limite des eaux sur la rive droite. Cette formule établirait une servitude réelle, mais n'impliquerait pas la moindre annexion d'aucune population germanique ; elle n'imposerait pas la moindre servitude personnelle sur la rive droite. Elle ne peut donc soulever aucune objection, même de la part des plus fervents zélés du droit des nationalités.

La question politique préalable étant supposée résolue, il est possible que la préparation ultérieure du projet fasse reculer devant le chiffre de la dépense inscrite à la dernière page du devis. Alors restera la ressource d'établir, au prix d'une dépense à peu près trois fois moindre, la voie Anvers-Marseille au gabarit des embranchements à travers la France, indiqués plus haut, c'est-à-dire à la profondeur de 3 m. 50. Il y aurait un transbordement à Anvers et à Marseille ; il n'y en aurait pas dans les ports intermédiaires. Peut-être emploierait-on des chalands de mer, remorqués tout chargés vers Anvers et Marseille. Peut-être pourrait-on créer des chalands autonomes, naviguant entre Anvers et Marseille par leurs propres moyens. Quoi qu'il en soit, les droits de la Société d'exploitation devraient être les mêmes que sur la voie maritime de 5 m. de profondeur ; ils seraient suffisamment justifiés par le prix de la voie de 3 m. 50.

E. BERTIN.

### Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes.

#### Rapport présidentiel sur l'exercice 1918.

Messieurs et cher collègues,

Par suite de la maladie de notre président M. Autran, au lieu de l'intéressant et substantiel rapport sur l'exercice 1918 qu'il n'aurait pas manqué de vous donner, vous n'aurez qu'une rapide et sèche revue des principaux événements de l'année. Je le regrette pour vous et m'en excuse.

Le 24 janvier 1918 vous avez renouvelé, pour deux ans, le comité de notre section qui se trouve composé comme suit :

MM. G. Autran, ingénieur, président ; C. Schülé, architecte, vice-président ; E. Emmanuel, ingénieur, secrétaire ;

G. Peyrot, architecte, trésorier ; F. Fulpius, architecte, membre adjoint.

Nous voulons, tout d'abord, rappeler la mémoire de nos membres disparus : MM. Alfred Bourgeois et Marc Dupont-Buèche, ingénieurs, décédés en France ; Adrien Peyrot et Gustave Brocher, architectes, dont nous garderons un souvenir ému.

Une seule nomination est venue combler ces vides, en sorte que notre effectif est, en fin d'année, de 76 membres, dont 37 ingénieurs et 39 architectes. Il convient d'y ajouter 4 membres cantonaux et 5 membres invités.

Nos séances, qui furent au nombre de huit, ont toujours été empreintes d'une franche cordialité et quelques-unes des questions soumises amenèrent de vives discussions. Il est, du reste, difficile en ce court exposé de donner une idée exacte de l'atmosphère de ces séances. Généralement précédées d'un souper, et cela malgré les restrictions, elles s'ouvrent dans le bruit des conversations commencées à table et prennent de ce fait un caractère d'intimité et de franc-parler qui convient à un échange de vues entre collègues.

C'est durant ces soupers que nos autorités passent au crible de la critique, qu'on pleure sur leur inertie en leur assénant quelques horions. Elles ne s'en portent, du reste, pas plus mal.

La question du Collège, à l'ordre du jour de l'opinion publique depuis plusieurs années, n'a pas laissé notre section indifférente. Il y a un an, M. le professeur Paul Mercier, en une magistrale causerie, fortement étayée sur des faits et des statistiques, nous a démontré l'urgence d'une solution réalisant l'agrandissement du collège de Calvin. Poussé de toutes parts l'Etat, bien inspiré pour une fois, décidait peu après de séparer les collèges inférieur et supérieur et acquerrait un grand terrain à Saint-Jean, pour l'édification d'un nouveau collège inférieur, celui de Saint-Antoine devant, par la suite, être réservé au collège supérieur.

Le concours qui suivit et en lequel notre collègue M. H. Baudin se classe en premier rang, laisse entrevoir la création d'une œuvre qui fera honneur à Genève et à notre société.

En février 1948, notre collègue M. Camille Martin a bien voulu nous entretenir de la restauration de l'église de la Madeleine, et la visite des lieux qui suivit cette causerie lui permit un commentaire vivant des fouilles faites et de la marche des travaux. Ceux-ci achevés, l'église de la Madeleine offrira un bel exemple de restauration, savamment conçue, et dotera notre ville d'une œuvre de belle allure en sa simplicité reconquise.

Le tracé de raccordement des deux gares a été approuvé par le Grand Conseil en ce qui concerne le trajet Pont Butin-Gare des Eaux-Vives. Mais notre collègue, M. Francis Reverdin, n'a pas eu de peine à nous démontrer, en une suggestive communication, l'erreur commise par l'adoption d'un tronçon de tracé, sans se préoccuper du morcellement judicieux du terrain de la Praille, ni de la corrélation qui doit exister entre ce tracé et celui des voies navigables du Rhône. Il nous prouve, une fois de plus, les errements de nos autorités en matière de travaux publics. On étudie des tronçons au fur et à mesure de leur nécessité et l'on néglige les vues d'ensemble, seules capables d'apporter des solutions rationnelles et inattaquables. Il semble bien que la lettre que votre Comité a adressée au Département des Travaux publics, à la suite de cette communication, a frappé juste, car le tracé est à nouveau soumis à une commission du Grand Conseil, dont on attend le rapport.

Signalons encore la belle conférence de M. Correvon sur les jardins publics, illustrée de nombreuses projections en

couleurs ; le conférencier nous fit passer une heure trop courte au milieu des belles floraisons de son jardin de Chêne-Bourg. Cette conférence demande un complément d'informations sous forme de visite en ce lieu enchanteur. C'est ce que M. Correvon accepte de bonne grâce et, en mai prochain, nous espérons vous convier à Floraire.

Que tous ces dévoués conférenciers reçoivent ici nos remerciements réitérés.

La création d'une école d'architecture à Genève a paru passionner les esprits et a donné lieu à de vives discussions. Si la majorité de nos membres reconnaît la nécessité absolue d'un remaniement complet de l'enseignement de l'architecture, soit à l'Ecole des Beaux-Arts, soit à l'Ecole des Arts et Métiers, elle n'a pu, cependant, se prononcer définitivement sur la création même d'une école de hautes études architecturales. La dualité entre Etat et Ville est un premier obstacle auquel vient se greffer, en ces temps de disette, l'importante question financière. Notons cependant que le problème reste à l'ordre du jour et trouvera sans doute prochainement sa solution.

A la suite du concours pour l'aménagement du quartier du Seujet, le Conseil administratif de la Ville, sur la proposition du jury, a décidé l'ouverture d'un second concours réservé aux quatre lauréats et a chargé deux de nos collègues de l'élaboration du programme devant servir de base. Pour arriver à des précisions sur certaines questions de nivellement et d'utilisation des terrains, ces collègues ont désiré discuter ouvertement ce programme à élaborer, cela dans un but tout consultatif. Les opinions très opposées qui se sont manifestées n'ont pas permis d'arriver à des propositions fermes et la discussion sera reprise en une prochaine séance.

Il résulte cependant de cette première discussion que les grandes questions d'édilité passionnent volontiers tous nos membres. On doit s'en féliciter, et il serait hautement désirable que notre section s'occupât de plus en plus de tout ce qui concerne le développement architectural de notre pays et prenne position sur toutes les questions qui peuvent surgir. C'est ainsi que nous aurions voulu lui entendre émettre un avis sur la question de l'Evêché, sur le remaniement du plan de la vieille ville et la loi qui doit y régir les rues et les constructions, sur le plan directeur d'extension, sur les questions ferroviaires et notamment sur les gares de Beaulieu et de Cornavin, etc., etc. En un mot, notre Société doit tendre à être considérée par les pouvoirs publics comme une collaboratrice que l'on consulte.

Notre section a encore eu à s'occuper dans le courant de l'exercice :

des normes pour les concours du génie civil ; des changements au programme des examens de fin d'apprentissage pour dessinateurs en bâtiment ; du projet de règlement de la S. I. A. sur les ascenseurs ; d'une liste de membres pour un service auxiliaire en cas de grève.

Elle a délégué plusieurs de ses membres :

à l'assemblée des délégués de la S. I. A. ; à la Fédération suisse des architectes pour la constitution d'une association syndicale des architectes genevois ; au jury du concours de Saint-Jean ; à l'élection des prud'hommes.

Elle est heureusement intervenue pour faire prolonger de vingt jours le concours de cité-jardin ouvert par les Ateliers Piccard, Pictet et C<sup>ie</sup>, à Genève.

Enfin notre Société a souscrit un don de 300 francs pour la continuation de la publication de la « Maison bourgeoise en Suisse ».

Nous ne serions pas complet si nous ne signalions pas les réunions en marge de nos séances mensuelles. C'est ainsi



que nous eûmes le plaisir de recevoir, pour la seconde fois à Genève, M. le professeur K. Moser, accompagné de ses élèves. Un modeste souper à la Gabiule cimentait à nouveau les excellents rapports que nous entretenons avec l'école de Zurich.

Puis ce fut le souper plein d'entrain et de bonne confraternité qui suivit la visite au chantier du Pont Butin par nos collègues de la Section vaudoise.

Enfin la visite des tourbières d'Orbe, avec cette même Section vaudoise, resserra les excellents rapports que nous avons avec elle et dont nous regrettons seulement qu'ils soient si espacés.

Le manque de bonnes communications et la fâcheuse grippe ont réduit nos relations avec le Comité central à quelques échanges de lettres qui ne donnent pas lieu à une mention spéciale. Les votations ont eu lieu également par correspondance. Espérons qu'avant peu nos rapports avec le C. C. redeviendront normaux et réguliers.

Il y a un an, le rapport présidentiel faisait ressortir l'état inquiétant de notre caisse. Hélas, les temps ne se sont pas améliorés et, malgré une grande prudence, notre situation boucle par un léger déficit, comme vous allez l'apprendre par le rapport de notre trésorier. Vous aurez, au cours de cette séance, à vous prononcer sur une proposition de votre Comité d'augmenter la cotisation annuelle. Que cette perspective ne vous affecte pas trop et n'altère en rien votre bonne humeur.

*Le vice-président,*  
C. SCHULÉ.

Genève, 29 janvier 1918.

### Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*Communication du Secrétariat.*

La cotisation annuelle de 15 francs, pour 1919, sera prochainement prise en remboursement. Prière aux membres de la Société de donner à leur personnel les instructions pour que les mandats ne soient pas retournés.

*Membres dont l'adresse est inconnue :*

O. Amiras,	ingénieur,	auparavant :	Lausanne.
Rud. Glauser,	»	»	Berne.
Ferd. Gut,	architecte,	»	Harrow on the Hill.
Eug. Tomasini,	»	»	Chambésy-Genève.
W. Wrubel,	»	»	Zurich.

### Exposition d'art funéraire, à Lausanne

*du 15 septembre au 15 octobre 1919.*

Le programme de cette manifestation, en une petite brochure de dix pages, a paru récemment.

Cette brochure fournit aux concurrents les renseignements les plus précis touchant l'organisation, le but, la portée sociale de cette manifestation.

Nous faisons le plus pressant appel aux architectes pour qu'ils contribuent à la réussite de cette exposition, leur rappelant qu'ils peuvent se procurer auprès du président du Comité d'organisation, M. George Epitoux, architecte, à Lausanne, ou auprès de M. Paul Perret, bureau de l'Œuvre, à Lausanne, tous les renseignements nécessaires.

Nous aurons sous peu l'occasion d'entretenir nos lecteurs d'un concours que le Comité d'organisation de l'exposition ouvrira et qui aura comme sujet le « cimetière de village ».

### CARNET DES CONCOURS

#### Plan d'extension des villes de Zurich et de Bienne.

La ville de Genève a chargé la Section genevoise des Ingénieurs et des Architectes d'organiser, à Genève, une exposition des plans remis pour le concours du plan d'extension de ces villes.

Cette exposition a été ouverte samedi 22 mars sous la présidence de M. le Conseiller administratif Ultramaré.

Il y a lieu de féliciter à la fois ceux qui ont pris l'initiative de cette manifestation et ceux qui l'ont réalisée. Les uns et les autres ont rendu un grand service à la collectivité en faisant connaître toute la portée d'œuvres sociales qui intéressent chaque citoyen.

Nous regrettons de n'avoir pu faire connaître à temps la série de conférences organisées journalièrement dès le dimanche 23 mars au vendredi 4 avril au Bâtiment Electoral où sont exposés les projets. Ces conférences ont pour but d'initier le grand public au progrès de l'urbanisme. Elles ont été données par MM. Camille Martin, Aubert, Hoechel, Odier, Fatio, Blondel, Baudin, tous architectes à Genève. D'autre part, nous apprenons que, grâce à une démarche faite par le Président du Groupe des Architectes de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, la Municipalité de Lausanne a bien voulu, à son tour, étudier la possibilité de faire profiter cette ville des grands enseignements qui découlent du concours de Zurich et de Bienne. Selon toute probabilité, une exposition semblable à celle de Genève aura lieu à Lausanne au commencement de mai. Elle sera augmentée des plans primés au concours du plan d'extension du Châtelard.

Nous espérons que des conférences semblables à celles de Genève seront organisées à temps, de façon que le grand public, peu familiarisé avec des questions de cette envergure, soit initié à la solution de problèmes d'une si grande portée sociale, morale et économique.

G. E.

### Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
Lausanne	Hôpital d'isolement	31 mai 1919	Fr. 7000	Architectes suisses domiciliés à Lausanne.
Lausanne	Nouveau cimetière	—	—	—
Lausanne	Maisons ouvrières	—	—	Architectes lausannois.
Lausanne	Hôtel de l'Union de Banques suisses	10 avril 1919	13 000 et 3000 p <sup>r</sup> achat	Architectes lausannois.
Bâle	Foire d'échantillons	10 avril 1919	25 000	Architectes suisses et étrangers établis en Suisse avant le 1 <sup>er</sup> août 1914.
Comité central	Fondation Geiser	31 mai 1920	1000	Membres de la Société suisse des I. et A.
Sierre	Hôpital	19 avril 1919	8 000	Architectes valaisans et Architectes invités.