

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 38 (1912)
Heft: 16

Artikel: A propos d'une adjudication
Autor: A.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29491>

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.](#)

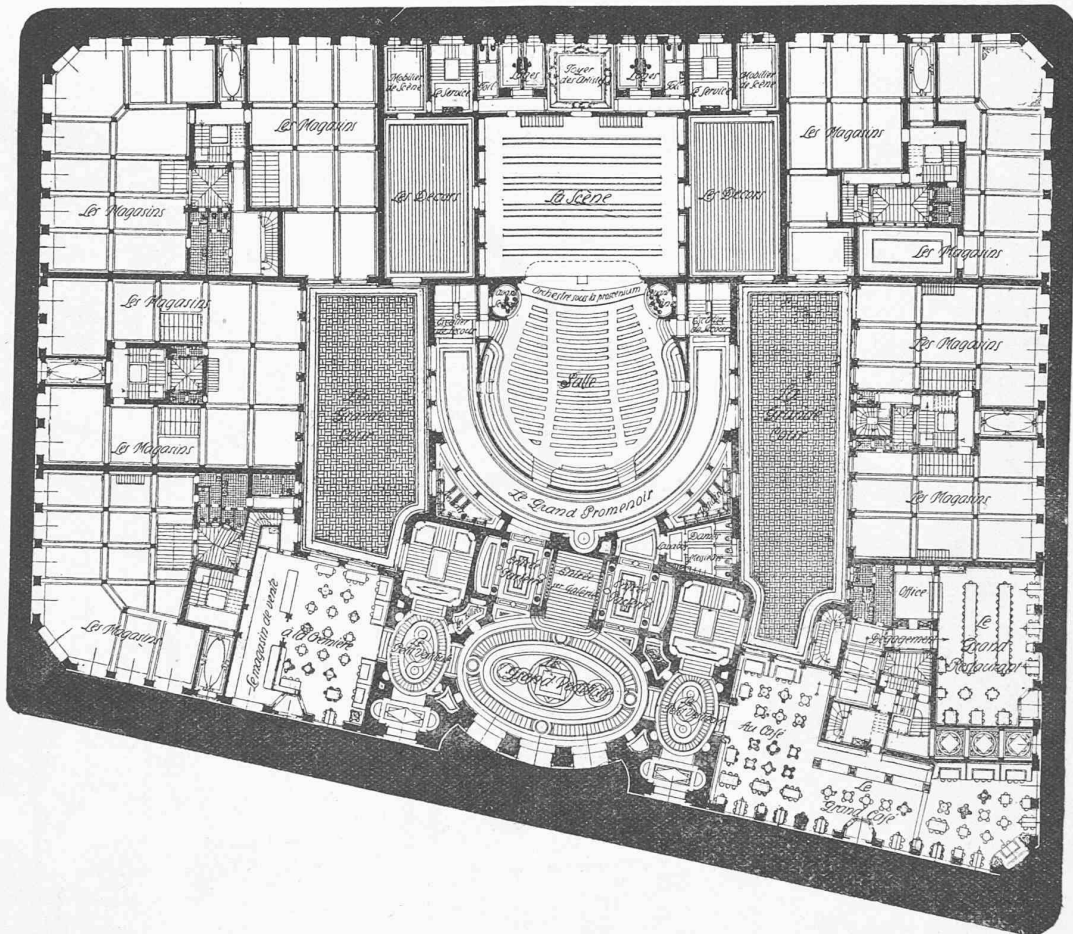
Terms of use

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.](#)

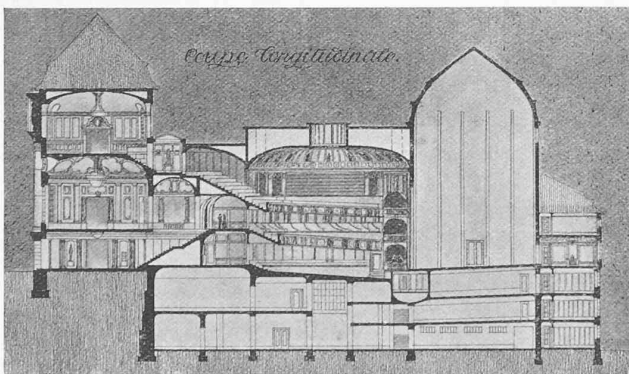
Download PDF: 22.11.2024

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

CONCOURS POUR LE THÉÂTRE DE LAUSANNE



Plan du rez-de-chaussée.



Coupe longitudinale.

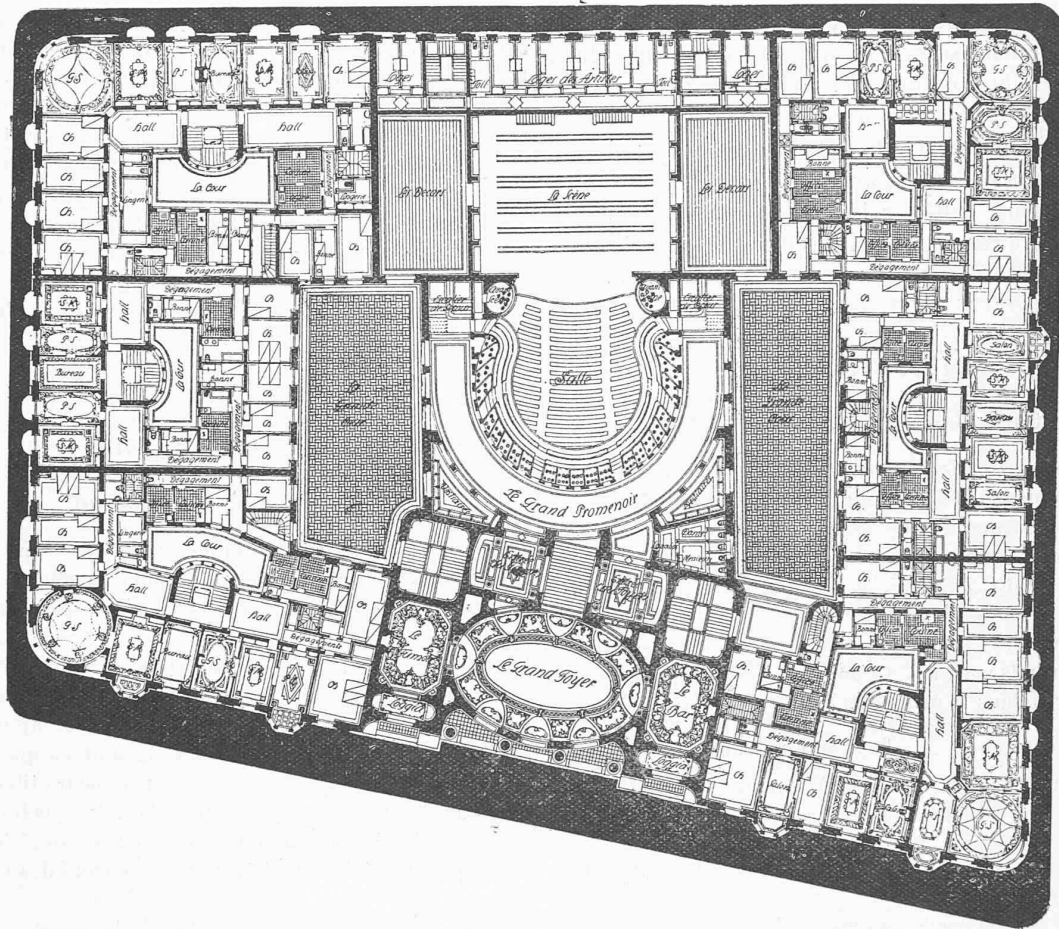
4^e prix : projet « Thalie »,
de M. G. Epitoux, architecte, à Lausanne.

A propos d'une adjudication.

Le vent de nationalisme qui sévit chez nos voisins, d'ouest et du sud en particulier, s'est mis à souffler aussi dans notre pays, et même d'une façon très curieuse à propos d'adjudications officielles. Lorsque les travaux de vitrerie de la Halle C. F. F. de Lausanne ont été donnés à une

maison allemande, des protestations se sont élevées parmi les entrepreneurs vaudois. Ensuite, à l'occasion du tunnel de base du Hauenstein, la presse, surtout celle de la Suisse allemande a critiqué l'administration des chemins de fer fédéraux d'avoir adjugé à une maison étrangère. Enfin, pour le concours en vue de l'exécution de la deuxième galerie du Simplon, la presse toute entière, et cela des semaines durant, s'est occupée de cette question.

CONCOURS POUR LE THÉÂTRE DE LAUSANNE



Plan du premier étage.

LEGENDE : G-S = Grand salon. — P-S = Petit salon, — S-M = Salle à manger. — Ch = Chambre à coucher.

4^e prix : projet « Thalie », de M. G. Epitoux, architecte, à Lausanne.

Il est fort heureux que nos journaux, spécialement ceux de Suisse allemande, aient enfin vu le danger dont l'Allemagne menace notre industrie ; c'est pourquoi nous nous associons avec plaisir à ce beau mouvement de protestation contre l'accaparement de notre pays par des étrangers. On nous permettra cependant, dans un journal technique, de réfuter les idées fausses répandues intentionnellement par de nombreux journaux pour tromper le public.

D'abord, quand on ouvre un concours sans restriction aucune, il nous paraît absolument inadmissible d'éliminer un concurrent parce qu'étranger ; il faut ne pas se douter du travail très considérable et très coûteux que présente l'étude d'une soumission de ce genre, pour demander que l'on mette de côté, sans autre, un concurrent à cause de sa nationalité. Si l'on veut écarter les étrangers, que cela soit clairement indiqué dans la mise au concours, sinon c'est de l'arbitraire.

Prétendre, ensuite que la Suisse serait en danger parce qu'un entrepreneur étranger exécuterait des travaux d'excavation et de maçonneries dans un tunnel en majeure partie sur sol italien, est certainement faux ; sinon, pourquoi

laisser construire des lignes entières par des étrangers (Lötschberg, Brigue-Dissentis), le péril est autrement grand. Au reste quelle que soit la nationalité de l'entrepreneur, la main d'œuvre sera italienne et les matériaux seront suisses. Enfin, le premier tunnel a été percé par les Brandt et Brandau, qui ne sont pas de « chez nous » quoiqu'une certaine presse veuille nous le laisser croire. La décision du conseil d'administration des C. F. F. satisfait-elle vraiment tout le monde ? c'est peu probable. Nos entrepreneurs ne voient certainement pas d'un bon œil les chemins de fer fédéraux exécuter leurs travaux eux-mêmes ? Ce socialisme d'état n'est sûrement pas le but qu'ils se sont proposé. Et du reste, favorisera-t-elle nos nationaux, la régie ? Les bénéficiaires, si bénéficiaires il y a, n'iront-ils pas plutôt à des tâcherons italiens ?

Une certaine presse nous a assuré que le peuple suisse ne permettrait pas que la maison, qui a construit la première galerie, soit passible d'une amende ensuite du procès pendant devant le Tribunal fédéral. Mais alors, fermons notre Haute Cour, si l'on ne veut pas appliquer ses arrêts !

Il nous semble qu'à une époque où les patrons se plaignent, à juste titre, de leurs employés pour rupture de contrat en cas de grève, les industriels, et la presse qui est à leur service, ne devraient pas être les premiers à excuser celui qui ne fait pas honneur au contrat qu'il a signé.

Pour terminer, signalons encore cet illogisme de journaux qui défendent avec âpreté notre industrie nationale, et qui n'ont rien à reprendre, qui défendent même la Convention du Gothard, cette servitude éternelle dont on voudrait grever notre réseau fédéral en faveur de pays étrangers.

A. M^l.

CHRONIQUE

L'industrie suisse des machines en 1911.

Le *Verein schweizerischer Maschinen-Industrieller* vient de publier son rapport annuel pour 1911. Nous en extrayons quelques renseignements intéressants.

L'importation des machines a atteint Fr. 49 598 790, en augmentation de Fr. 3 197 267, ou 6,9 %, par rapport à 1910.

L'exportation se chiffre par Fr. 93 829 263 correspondant à une plus-value de Fr. 12 825 959, ou 15,7 %, sur l'année 1910.

Nos deux grands voisins, l'Allemagne et la France figurent dans ces chiffres dans la proportion suivante :

Importation		Exportation	
d'Allemagne	68,9 %	en Allemagne	18,8 %
de France	13,3 %	en France	19,8 %

L'exportation dans les pays d'outre-mer constitue le 36,3 % de l'exportation totale.

Le nombre des ouvriers employés dans les fabriques de machines s'est accru de 5 1/2 %. Il faut se garder toutefois de conclure de cette augmentation à un avenir réjouissant pour notre industrie des machines. Non seulement la concurrence étrangère, et particulièrement celle de l'Allemagne qui travaille dans de bien meilleures conditions, devient de plus en plus envahissante, mais notre industrie est encore obligée de compter avec l'intervention fréquente de l'Etat qui, sous le prétexte d'améliorations sociales, tend à lui infliger une réglementation à outrance, bien faite pour entraver son développement. Nos autorités se signalent en outre par une mansuétude étonnante à l'égard de certains meneurs qui n'hésitent pas à recourir à la violence pour faire triompher leurs revendications. Aussi, nos industriels paraissent-ils bien désabusés sur l'appui qu'ils peuvent attendre de l'Etat ! ils ne lui demandent plus, comme naguère, de leur ouvrir de nouveaux débouchés, ils le conjurent seulement de ne pas paralyser notre industrie par une législation imprudente. Non qu'ils repoussent par principe toute « loi sociale » : tout récemment, l'Association des fabricants de machines s'est prononcée en faveur de la loi sur les assurances ; mais ce qu'on redoute, c'est l'intervention tracassière du législateur telle qu'elle se manifeste notamment dans le projet de révision de la loi sur les fabriques.

Nous avons mentionné la situation privilégiée dont jouit l'industrie en Allemagne qui passe, à nos yeux tout ou moins, pour être l'Eldorado des industriels ; il ne faut cependant pas oublier que ce pays possède la législation « sociale » la plus développée ; les charges « sociales » qui pèsent sur l'in-

dustrie allemande sont même si lourdes que les hommes les plus compétents craignent qu'elles ne compromettent gravement la prospérité économique de la nation tout entière. On en jugera par les lignes suivantes, empruntées à une étude de M. *Bellom*, parue dans le *Génie civil*¹ : « Les charges publiques de l'industrie allemande ont subi, au cours des dernières décades, une ascension extraordinaire. Elles deviennent peu à peu, à côté de la question ouvrière qui empire, un danger économique, par la menace qu'elles font peser sur l'esprit d'entreprise et le rendement de l'industrie » et, « c'est un fait acquis que, depuis une époque récente, l'ancienne confiance des chefs d'entreprise allemands dans la permanence de la puissance d'exportation de l'industrie allemande a été ébranlée ».

H. D.

NÉCROLOGIE

† Amédée Gremaud.

Le 6 août, est mort tranquillement après une maladie longue et pénible, M. Amédée Gremaud, ingénieur cantonal et inspecteur général des ponts et chaussées du canton de Fribourg.

Peu de vies furent mieux et plus utilement remplies que la sienne ; doué d'une force de travail et d'un talent d'assimilation merveilleux, son esprit lucide et enjoué, constamment en éveil, était au courant de tout ce qui se faisait de nouveau ; aussitôt il savait en tirer le parti utile, ou dans les travaux très chargés de son dicastère, ou sous forme de notes communiquées aux nombreuses sociétés dont il faisait partie et tout spécialement à sa chère Société des ingénieurs et architectes.

Né en septembre 1841, à Riaz, charmant village sis au cœur de la Gruyère, il fit ses premières études dans l'école primaire de son village et de la ville de Bulle ; puis il suivit successivement les cours des collèges de Fribourg et de Frauenfeld ; il garda, sa vie durant, un souvenir très cher des deux années passées dans cette dernière ville : c'est là, disait-il souvent, que j'ai appris à travailler, à voir et à comprendre. De Frauenfeld il passa à Aarau qu'il quitta au bout de deux ans avec le certificat de maturité qui lui ouvrit en octobre 1860 les portes de l'Ecole polytechnique fédérale où il conquiert en 1864 le diplôme d'ingénieur civil.

Il fut immédiatement agréé comme ingénieur aux travaux du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne alors en construction ; de là il passa au chemin de fer Wyl à St-Gall ; mais déjà en 1866 le jeune ingénieur se sentit rappelé au pays natal ; il entra dans l'administration cantonale de son canton comme ingénieur-adjoint des ponts et chaussées sous la direction habile de M. Raymond de Montenach qui bien vite sut apprécier les mérites de son nouvel assistant. En 1870 le Grand Conseil lui confia à titre intérimaire les fonctions d'Inspecteur général qui dès l'année suivante lui furent, dans la session de mai 1871, confiées à titre définitif.

Depuis lors, M. l'ingénieur Gremaud fut attaché jusqu'à sa mort au service de l'Etat de Fribourg auquel il ne cessa de rendre durant ces quarante années, des services signalés. A son entrée en fonctions, le canton de Fribourg possédait tout au plus 300 kilomètres de routes cantonales ; il en compte

¹ T. LXI, Nos 13 et 14 (1912).