

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 50 (1924)
Heft: 15

Vereinsnachrichten

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: 12.01.2026

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

XIX^e Conférence de l'Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles.

L'Union internationale de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Transports publics automobiles a tenu, du 16 au 20 juin 1924, à Paris, sa XIX^e conférence, sous la présidence de M. F. de Lancker qui a remplacé M. Constantin de Burlet, démissionnaire et nommé président d'honneur, en considération des éminents services rendus à l'Union internationale durant de longues années. M. de Burlet s'est acquis de hauts mérites par son dévouement aux affaires de cette importante Association internationale notamment en ce qui concerne sa reconstitution sur de nouvelles bases après la guerre.

Le Congrès a été ouvert à la Sorbonne par une allocution solennelle de M. Peyrat, ministre des Chemins de fer de la France, en présence du représentant de M. Doumergue, président de la République française et des représentants des gouvernements belge, danois, hollandais, italien, luxembourgeois, norvégien, suédois, tchécoslovaque, tunisien, japonais et chinois. Le nombre des participants était de près de quatre cents.

Les administrations suisses étaient représentées par MM. de Weck, directeur du Fribourg-Morat-Anet et des Tramways fribourgeois ; Bourgeois, directeur des Tramways lausannois ; Gysin, directeur des Tramways de la ville de Bâle ; Leder, directeur du Birsigtalbahn ; Marguerat, directeur du Viège-Zermatt ; Rochat, directeur général des Tramways de Genève ; Vez, directeur des Chemins de fer électriques veveysans ; Winkler, directeur du Chemin de fer du Pilate et Dr R. Zehnder, directeur du M. O. B.

M. le directeur général Rochat fait partie du Comité de direction de l'Union internationale.

Dans six séances l'assemblée a entendu et discuté les rapports suivants :

1. *Les transports en commun et l'urbanisme. Leur influence sur l'extension des villes et des régions qui les avoisinent*, rapport présenté par M. G. Delavanne, conseiller municipal de Paris, président de la Commission des transports en commun, rapporteur général du budget du Département de la Seine.

2. *Perfectionnements apportés aux voitures motrices au point de vue des dépenses de premier établissement d'entretien et de consommation.*

Ce sujet a été traité par trois rapporteurs différents qui se sont partagé la tâche comme suit :

M. Dubath, ingénieur et fondé de pouvoirs de la Société industrielle suisse à Neuhausen a fait l'étude des derniers perfectionnements dans la construction des caisses et châssis.

M. Ch. Harmel, directeur des Tramways Est-Ouest de Liège et Extension s'est occupé des essieux rayonnants, roulements à billes et à rouleaux.

M. Ricaud, directeur du Réseau de Marseille de la Compagnie générale française de tramways, a approfondi les améliorations de la construction des équipements électriques, types de moteurs, des dispositifs de freinage pour récupération d'énergie, des contrôleurs, câblages et appareils de commande.

3. *Les perfectionnements apportés aux voies et appareils de voies : construction, commandes électriques et mécaniques des aiguillages* ont fait l'objet de quatre rapports volumineux et extrêmement documentés, présentés par :

M. E. d'Hoop, ingénieur, directeur du Service technique à la Société anonyme des Tramways bruxellois « Matériaux de la voie ».

M. J. Torres y Estrada, ingénieur de la voie aux Tramways de Barcelone, « Pose de voies ».

M. P. Lo Balbo, directeur de l'exploitation de la Compa-

gnie des tramways à vapeur piémontais, « Appareils de voies », et M. Bouton, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien, « Commandes électriques et mécaniques des aiguillages ».

4. *Recrutement du personnel roulant : Surveillance et examens périodiques des facultés physiques et psychiques des agents.* M. L. Bacqueyrisse, directeur général de l'exploitation et des services techniques de la Société des transports en commun de la région parisienne a traité ce sujet d'une façon vraiment magistrale et avec une compétence remarquable.

5. *Emploi des automobiles sur rails.* Deux rapporteurs, M. P. Jourdain, administrateur-délégué de la Compagnie des Chemins de fer secondaires du Nord-Est de Paris et M. J. de Croes, ingénieur en chef, directeur à la Société nationale des chemins de fer vicinaux se sont attaqués à cette question.

6. *Le moteur pratique des transports publics automobiles.* Ce rapport a été présenté par M. Maurice Bonhomme, directeur de la Société des Transports automobiles, industriels et commerciaux à Paris.

7. *Dispositif à adapter aux locomotives de chemins de fer d'intérêt local en vue de réaliser des économies du combustible : surchauffe, économiseurs de vapeur, etc.*

M. Ch. Renard, sous-directeur de la Compagnie centrale de Chemins de fer, de Tramways et d'Electricité à Paris et M. van den Bræk, ingénieur du Contrôle de l'Etat sur les Chemins de fer, LaHaye, ont figuré comme rapporteurs de cette question.

Tous ces rapports extrêmement documentés, complets et intéressants, puisque traitant de questions actuelles et importantes, ont été beaucoup applaudis par l'assemblée.

Au cours de la discussion qui a suivi le rapport de M. d'Hoop, la délégation suisse représentant la C. T. de l'Union de Chemins de fer secondaires suisses (MM. de Weck, président, Gysin, Vez, membres et Dr Zehnder, gérant) a proposé que le Comité de direction de l'Union internationale nomme une commission chargée de l'étude de l'unification internationale des rails à gorge et de la construction des aiguillages, ainsi que de cahiers des charges pour la fourniture du matériel de superstructure.

La Commission technique suisse a cru pouvoir faire cette proposition puisqu'elle avait élaboré un rapport¹ détaillé, accompagné d'une série de plans sur l'unification internationale des rails à gorge, qui a été adressé par le Bureau suisse de normalisation aux Offices de normalisation de tous les pays de notre continent et de l'Angleterre, ainsi qu'à titre de renseignements également aux Offices de normalisation du Canada et de l'Australie.

Cette proposition de la C. T. suisse a été adoptée à l'unanimité dans la séance du 19 juin de la XIX^e conférence de l'Union internationale. Dr R. ZEHNDER.

SOCIÉTÉS

Cinquantenaire de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

(Suite.)²

Nous reproduisons la fin du remarquable discours de M. le conseiller d'Etat F. Porchet :

» Sans doute, Messieurs, la poutraison ou le câble métallique sont appliqués depuis longtemps et l'alliage connu depuis l'aurore de l'humanité, mais quels progrès n'a-t-on pas réa-

¹ Nous avons reçu un exemplaire de ce rapport dans lequel M. le Dr R. Zehnder, s'appuyant sur une documentation minutieuse, soumet à une savante et pénétrante critique les différents projets et modes d'organisation des rails à gorge en usage actuellement. Réd.

² Voir *Bulletin technique*, du 5 juillet 1924, page 182.

lisés dans ce domaine depuis un demi-siècle ? Ils me semblent particulièrement décisifs dans la transformation de la matière elle-même, révélant les propriétés si variables, donc si précieuses, des aciers spéciaux et des alliages divers. Puis, l'étude de cette matière dans sa « vie technique » si vous me permettez cette expression, nous a révélé la transformation de la texture, donc de la résistance pratique, des masses métalliques en fonction, de leur mode de préparation, des procédés de laminage et d'étrépage, des moyens de perçage. Puis on a découvert, qu'une fois en place, l'élément métallique subit dans sa masse le résultat de l'effort soutenu et permanent dont l'ingénieur ou l'architecte lui confie pour ainsi dire la responsabilité. Et alors dans les données des problèmes techniques modernes intervient avec une importance sans cesse accrue, le facteur « temps ».

Il s'impose encore avec plus d'évidence dans ce domaine si vaste, créé on peut dire de toutes pièces au cours du demi-siècle que vous célébrez : celui du béton armé. Ce dernier lie étroitement, par ses solides armatures, les ingénieurs civils et les architectes. Les œuvres que vous avez réalisées en commun grâce à lui sont légion ; je ne saurais donc m'y attarder. Mais il me sera permis de signaler à la hâte, des exemples de solutions architecturales rendues possibles par le perfectionnement, par les ingénieurs, de la technique du béton armé. Je songe à ces bâtiments portés par un radeau de béton flottant sur des terrains rapportés ou trop meubles pour supporter de simples fondations de maçonnerie. Je vois de multiples applications audacieuses de porte à faux auxquelles on doit la création dans un cube restreint de vastes salles de spectacles ou des multiples étalages superposés dans de grands magasins. J'admire cette merveille de la construction moderne réalisant de splendides salles d'hôtels ou d'immenses locaux industriels libérés d'encombrants piliers ou colonnades. Dans ce cas M. de Lapalisse pourrait toujours dire, il est vrai, qu'on ne construit pas une maison en commençant par le toit, mais il n'est par contre plus paradoxal d'affirmer que le toit supporte la maison !

Mais si en de telles circonstances ingénieurs et architectes se prêtent un mutuel et indispensable concours, ils assument aussi des responsabilités réciproques. La science du béton armé, comme celle du métal, est en constante évolution. Et pour elle aussi se pose chaque jour plus net le problème de la durée. Le ciment, le sable, le gravier, le fer, le milieu ambiant du sol, de la tourbe, de l'eau, de l'air, tout cela forme un complexe dont les éléments ne restent pas indifférents les uns aux autres.

Ils réagissent dans le cours des ans, s'allient plus intimement, fortifiant ainsi l'œuvre commune ou tendant au contraire à s'expulser et c'est alors la lente désagrégation, peut-être par la faute d'un seul des composants du complexe.

Messieurs, à mesure que les problèmes techniques s'élargissent et que leurs moyens d'exécution se diversifient, leur étude se complique. L'ingénieur et l'architecte doivent élaborer des projets dont la réalisation soit heureuse non seulement dans le moment, mais aussi dans la durée, car ils travaillent avec des matières inertes en apparence seulement, puisqu'elles acquièrent dans le temps une « vie technique », pour reprendre le mot de tout à l'heure.

Et pour cela il faut allier à la compétence technique la conscience professionnelle. De moins en moins dans votre domaine, Messieurs, le projet le meilleur marché, ou la soumission la plus basse, ne sont nécessairement la solution la plus économique. Le facteur entretien et amortissement, expression de celui de la durée, peuvent rapidement détruire les avantages fallacieux d'une économie illusoire réalisée sur le coût de construction.

C'est là, Messieurs, une question particulièrement grave qui préoccupe les pouvoirs publics auxquels la loi ou l'usage impose en général l'adjudication sur la base de devis présentés à la suite de mises au concours ou en soumission. La solution de ce problème me paraît être l'obéissance de tous à cette conscience professionnelle interdisant de présenter sciemment des solutions dont le temps décélérera l'insuffisance.

L'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne, créée en 1853 et l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich, fondée en 1855, ont jusqu'ici travaillé à donner à leurs élèves non

seulement les connaissances scientifiques et techniques rendant le diplômé compétent, mais elles ont cherché et réussi à maintenir chez leurs élèves cette antique probité helvétique à laquelle les techniciens suisses doivent une part de la grande confiance dont ils jouissent à l'étranger.

Nous croyons qu'en présence des exigences nouvelles, la conscience professionnelle ne trompera pas cette confiance acquise et nous savons qu'en particulier la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes la conservera dans son nouveau demi-siècle d'activité comme elle l'a développée dans celui qui se termine.

Monsieur le président et Messieurs les membres de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, au nom du gouvernement vaudois et des pouvoirs publics je présente à votre association cinquantenaire nos félicitations et notre gratitude pour son passé, nos vœux et nos espoirs pour son avenir. »

Ensuite M. C. Buttiaz commença l'exposé pour lequel il avait réuni une documentation de grande valeur, mais, le temps pressant, il ne put malheureusement qu'effleurer son sujet. M. Buttiaz ayant obligeamment mis à notre disposition tous ses dossiers, nous nous emploierons à réparer ce contretemps.

Ce fut ensuite à M. Bron de présenter une instructive communication que nous publierons.

La réception au château de Chillon fut conforme à l'empressement et à la cordialité qui caractérisent l'hospitalité montreuusienne. M. L. Villard souhaite la bienvenue aux visiteurs en une improvisation empreinte d'une spirituelle bonhomie et qui fut saluée d'applaudissements chaleureux, puis ce fut la visite du château sous l'experte et avenante direction de MM. les architectes Naef et Schmid.

Le repas à l'hôtel Beau-Rivage, à Ouchy, honoré de la présence de M. le Dr E. Chuard, président de la Confédération, fut agrémenté par plus d'une dizaine de discours : nous reproduisons celui de M. le professeur A. Rohn, recteur de l'Ecole polytechnique fédérale et président de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Monsieur le Président de la Confédération,
Mesdames, Messieurs et chers collègues,

« La Société vaudoise des ingénieurs et des architectes a bien voulu convier son aînée, la Société suisse des ingénieurs et des architectes à fêter avec elle le cinquantième anniversaire de son existence.

Pour ceux d'entre vous, Messieurs, qui sont moins au courant des organisations multiples qu'engendrent les conditions très particulières de notre pays je rappellerai que la Société suisse des ingénieurs et des architectes comprend 17 sections, réparties dans nos centres principaux, et qu'à côté de cette grande association, il existe dans trois ou quatre de nos cantons des associations régionales, dont la plus vivante est la Société vaudoise dont nous fêtons aujourd'hui le premier demi-siècle d'existence ; anniversaire qui nous montre notre jeune sœur dans une superbe phase de développement, entourée des amis qu'elle a su se créer, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de notre pays.

Messieurs, ceux qui ne connaissent pas les formes spéciales de notre démocratie, formes découlant des conditions historiques, ethnographiques, topographiques, linguistiques et autres de notre pays, — formes spéciales auxquelles nous tenons parce qu'elles représentent la sauvegarde de l'individualisme de nos cantons — ceux qui ne sont pas nés dans ce milieu où l'on cultive jalousement les traditions d'indépendance — ne sauraient comprendre cette multiplicité d'efforts sur un territoire aussi restreint.



» Eh! bien, messieurs, nous autres, membres de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, habitués aux formes innombrables de nos organisations politiques, nous ne saurions vouloir aspirer à être « seuls » à exercer une espèce de monopole dans les questions professionnelles de l'ingénieur et de l'architecte! Nous apprécions l'effort des autres, l'effort dirigé dans le même sens que le nôtre, l'effort qui appelle l'effort et que vivifie notre travail.

» Messieurs, quand une société est aussi vivante que la vôtre, aussi jeune malgré ses cinquante ans, c'est qu'elle a de bonnes raisons de vitalité! Elle représente dans ce magnifique canton de Vaud, sur les rives de ce Léman inoubliable une œuvre du crû, comme la Société suisse des ingénieurs et des architectes cherche à former liaison entre les diverses parties de la Suisse.

» Nous voulons vivre côte à côte en comprenant le rôle spécial qui nous est échu. J'ajouterai que votre tâche est bien plus aisée que la nôtre, car vous êtes tous du même jet, la même mentalité vous anime, — tandis que nous avons à tenir compte de l'opinion de nos dix-sept enfants, tous animés du meilleur esprit, mais quelque peu différents suivant le bourg ou l'Alpe qui les vit naître. Et c'est là, Messieurs, ce qui a pu rendre parfois le travail en commun plus ingrat; nos relations de cordiale amitié avec notre section vaudoise nous l'ont souvent montré. Et c'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, il faut saisir l'occasion des fêtes de famille pour nous rapprocher; pour évoquer le travail en commun, les avantages de l'entr'aide — et nous rappeler ce qui nous frappe après un court séjour aux Etats-Unis: l'idéal de chacun d'atteindre un point plus élevé à l'aide des autres, avec et en même temps que les autres.

» Mesdames et Messieurs. Je n'ai pu être des vôtres que ce

soir; j'arrive à l'instant de Zurich pour vous apporter l'expression de la sympathie de la S. I. A. Nous sommes si près les uns des autres du fait de nos intérêts professionnels, nous formons tellement la même famille — que ces félicitations sembleraient bien superflues, si vous n'étiez à Lausanne et que je ne vienne de Zurich!

» Dans deux mois j'abandonnerai la présidence¹ de la S. I. A.; c'est ce soir mon dernier devoir de représentation. J'ai été très particulièrement heureux qu'il me conduise chez vous — sur les rives du Léman. Constructeur de ponts par profession je suis venu ce soir renforcer celui qui doit relier votre Société à la nôtre. Cherchons de mieux en mieux à nous comprendre afin de mieux travailler ensemble aux progrès techniques dans un amour commun, chacun de nous pour sa petite patrie et tous ensemble pour notre plus grande patrie.

» Je lève mon verre d'abord aux bonnes relations de la Société vaudoise et de notre section vaudoise — en somme vous êtes à peu près les mêmes; je lève mon verre aux bonnes relations de toutes deux avec la Société suisse; et puisque M. le président de la Confédération a bien voulu rappeler que j'étais recteur de l'Ecole polytechnique fédérale et parce que c'est aujourd'hui un peu la fête de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, je lève mon verre à sa prospérité, au travail en commun de nos écoles et de nos sociétés, au développement en commun de nos intérêts professionnels dans le cadre respectif de notre sphère d'activité et dans celui que nous prescrit le bien de notre pays.

¹ Nous sommes certain d'interpréter les sentiments de tous les membres de la S. I. A. en émettant le vœu que M. Rohn renonce à ce projet.
Réd.

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

49^e Assemblée générale (29 août au 2 septembre 1924),
dans le Canton des Grisons.

Aux membres de la S. I. A.

Messieurs et chers collègues,

C'est en 1903, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer de l'Albula, que notre section a eu l'honneur pour la première fois de se charger d'une Assemblée générale de la S. I. A.

Aujourd'hui, après vingt et une années, nous vous attendons de nouveau aussi nombreux que possible, pour vous montrer par une brève excursion les progrès techniques réalisés depuis lors dans notre canton.

Nos moyens limités ne nous permettent pas de vous proposer un programme riche en distractions. Nous espérons cependant que l'excursion projetée à travers les plus belles vallées de notre canton vous en dédommagera amplement.

D'accord avec le Comité central il a été décidé que l'Assemblée générale aurait lieu du 29 août au 2 septembre prochains. En voici le programme :

Vendredi 29 août, au soir : Séance du Comité central à Maienfeld.

Samedi 30 août, dans la matinée : arrivée des participants en gare de Landquart. — Remise des cartes de fête au buffet de deuxième classe des Chemins de fer rhétiques.

12 h. à 13 h. Collation.

13 h. 30 Départ par train spécial des Chemins de fer rhétiques via Prätigau—Davos—Wiesen—Filisur—Samaden avec quelques courts arrêts d'orientation.

16 h. 06 Arrivée à Wiesen.

16 h. 34 Arrivée à Filisur.

Délégués : Séance dans la Salle de l'Hôtel de la Gare.

Autres participants : Visite du village de Filisur.

18 h. Sandwich offert au buffet de la gare.

18 h. 25 Départ du train spécial de Filisur pour Samaden.

19 h. 40 Arrivée à Samaden.

20 h. Souper à l'Hôtel Bernina, puis répartition des logements à Samaden, Pontresina, Celerina et Saint-Moritz.

22 h. 41 Départ pour Pontresina.

22 h. 40 Départ pour Celerina et Saint-Moritz.

Dimanche 21 août :

8 h. 05 Arrivée à Samaden de Pontresina.

8 h. 18 Arrivée à Samaden de Celerina et Saint-Moritz.

9 h. Départ du train spécial de Samaden.

9 h. 30 Arrivée à Zuoz et visite du village.

10 h. Assemblée générale dans la salle du Lycée de Zuoz.

12 h. Sandwich offert à Zuoz.

12 h. 20 Départ du train spécial de Zuoz.

13 h. 30 Arrivée à Schuls.

14 h. Banquet final dans les différentes salles de l'Hôtel Belvédère à Schuls.

Prix des cartes de fête :

Pour le samedi et le dimanche, y compris le logement et les repas, ainsi que le billet d'aller et retour des Chemins de fer rhétiques valable pour le retour jusqu'au 5 septembre, 40 fr.

Carte supplémentaire pour le dimanche soir et le lundi, 12 fr. Le prix de la carte est réduit de 40 fr. à 24 fr. pour les possesseurs d'un billet de libre parcours, d'un billet de fonctionnaire ou d'un abonnement général¹.

Les inscriptions devront être adressées à M. H. Conrad, ingénieur, Chemins de fer rhétiques, Coire, jusqu'au 15 août prochain au plus tard. En vue de faciliter les préparatifs, la participation éventuelle au programme prévu pour le lundi 1^{er} septembre ainsi qu'à l'une des excursions facultatives, y sera spécialement mentionnée.

Les cartes de fête seront envoyées directement à ceux des membres qui en auront versé le montant au compte de chèques

¹ Plusieurs excursions fort bien combinées sont prévues pour les 1, 2 et 3 septembre; on en trouvera le détail dans le programme qui a été adressé à chaque membre de la S. I. A.

Réd.

postaux « S. I. A. assemblée générale 1924, N° X 1369, Thuisis », jusqu'au 20 août prochain. Dans la mesure du possible ces membres seront logés à Samaden du 30 au 31 août.

Les soussignés vous prient de répondre nombreux à cette invitation, qui s'adresse aussi aux membres de votre famille.

Au nom du C. C. :

Le président : A. ROHN.

Le secrétaire : M. ZSCHOKKE.

Au nom du Comité local :

Le président : G. BENER.

Le secrétaire : H. CONRAD.

Programme du Congrès de 1924 de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.

Dimanche soir 24 août, veille de l'ouverture du Congrès.

Un bureau de réception des congressistes fonctionnera au salon du Buffet de la Gare 1^{re} et 2^{me} classe.

Lundi 25 août : première journée à Lausanne.

8 h. 30 Distribution des cartes de congressistes au Palais de Rumine.

9 h. Au Palais de Rumine, bâtiment de l'Université, ouverture du Congrès. — Communications scientifiques : rapport du Dr Messerli : « Les cimetières et la crémation ».

Communications diverses des congressistes (les thèses seront publiées ultérieurement).

12 h. 30 Déjeuner individuel.

14 h. 30 Rendez-vous au collège de Montriond (tramways N°s 1 et 2). — Visites du collège de Montriond, des places de sport et des bords du lac, du cimetière du Bois-de-Vaux (en construction), des logements ouvriers de Prélaz (éventuellement).

19 h. 30 Dîner individuel.

21 h. Réception des congressistes par les Autorités cantonales et municipales.

Mardi 26 août : deuxième journée à Lausanne et à Genève.

9 h. Au Palais de Rumine, bâtiment de l'Université. Communications scientifiques : rapport d'un délégué du Service sanitaire cantonal : « L'approvisionnement en eau potable des communes vaudoises ».

Communications diverses des congressistes.

12 h. 30 Déjeuner individuel.

15 h. 15 Départ d'Ouchy pour Genève en bateau.

18 h. 20 Arrivée à Genève.

19 h. Dîner individuel.

21 h. Réception au Palais Eynard offerte par le Conseil administratif de la Ville de Genève.

Mercredi 27 août : troisième journée à Genève.

8 h. Rassemblement place Longemalle.

8 h. 15 Départ en auto-car pour Chaney.

9 à 10 h. Visite du chantier de l'usine électrique de Chaney-Pougny en construction sur le Rhône.

12 h. Retour à Genève.

13 h. Déjeuner au Parc des Eaux-Vives (lunch en commun compris dans la carte de congressiste).

15 à 17 h. Visite de la ville et de la reconstruction de vieux quartiers.