

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 6

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: 28.01.2026

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

1,8 pour la figure 16,
2,0 pour la figure 17.

On constate que la résonance se produit pour une période de manœuvre égale à 2,0 (fig. 17), c'est-à-dire égale à la *période théorique* de la conduite.

Notre seconde affirmation se trouve ainsi entièrement confirmée.

Remarque. — Les deux cas de résonance que nous avons définis sont non seulement caractérisés par des périodes différentes, mais aussi par la répartition des surpressions le long de la conduite.

En effet, dans le premier, le mouvement de l'eau constitue une oscillation qui est voisine d'une onde stationnaire. L'amplitude des variations de la pression est maximum à l'aval et nulle à l'amont. A un instant donné, la valeur absolue de la surpression va donc en décroissant d'aval à l'amont où elle est nulle. C'est l'obturateur qui subit les plus fortes variations de pression.

Dans le second cas, il s'agit d'ondes élémentaires qui, en se superposant, créent la résonance. Ces ondes se propagent vers l'amont en diminuant légèrement de hauteur¹. Le coup de bâlier se propagera donc presque sans diminution d'aval à l'amont. Il pourra être, dans certains cas, très dangereux pour la partie de la conduite voisine du bassin, où l'épaisseur est en général faible.

Zurich, le 10 novembre 1941.

SECTION GENEVOISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Rapport de la Commission d'étude des problèmes techniques genevois.

Introduction.

La Section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes émue par la situation déficitaire grave dans laquelle se trouve le canton de Genève, a chargé quelques-uns de ses membres de l'étude des problèmes techniques dont la mise en exécution pourrait porter remède à cette situation.

Dans les pages qui suivent, nous ne prétendons point apporter un programme complet de suggestions susceptible d'être immédiatement appliquée et suivi d'effet ! Par une brève incursion dans le passé, nous avons recherché les causes de prospérité et de décadence dans l'histoire de notre cité. Nous y avons puisé l'enseignement que, malgré les avantages dus à sa situation géographique et à sa renommée internationale, une cité périlleuse dès que les intérêts particuliers prennent le pas sur l'intérêt de la communauté. En matière d'urbanisme cette vérité se vérifie facilement, et nos Pouvoirs publics y ont été sensibles dès 1929 en élaborant la loi sur les constructions. C'est la tâche des Associations professionnelles de soutenir les Autorités dans leurs efforts et nous avons la conviction que l'organisation systématique d'une collaboration entre magistrats et citoyens sera — dans tous

les domaines — le moyen de redresser la situation, dans une féconde communauté de travail.

Mais nous devons nous persuader de l'inutilité des efforts dispersés, des solutions partielles, entrepris sans programme et sans but défini. Une politique d'urbanisme de caractère économique doit tendre, avec ténacité, vers des buts lointains. Un immense effort doit être fait dont bénéficieront pleinement les générations futures.

De grands travaux sont maintenant à l'étude, dont les réalisations ont un caractère vital pour Genève. Nous voulons insister ici sur la nécessité de rattacher ces travaux à un plan d'ensemble rationnel, véritable schéma de l'ordonnance de toutes les fonctions de la cité. Ce schéma établi dans ses grandes lignes, les éléments du problème pourront alors plus facilement être étudiés et réalisés, sans risquer de compromettre l'ensemble par des solutions fragmentaires. On aura ainsi la possibilité de mieux juger de l'importance relative des différents objets et de les classer, par mesure d'urgence, avant d'en entreprendre l'étude.

Avant de clore ce bref préambule, répétons encore que nous ne prétendons pas fournir ici des solutions aux nombreux problèmes qui se sont posés à notre esprit, mais bien au contraire de suggérer des études.

Nous avons aussi envisagé de renouveler certaines méthodes de travail, afin de stimuler l'effort collectif nécessaire à une rénovation nationale.

Aperçu historique.

Période préhistorique.

La situation donnée à Genève par la nature est privilégiée.

De formation glaciaire, notre territoire, vaste plaine striée de coteaux (anciennes moraines longitudinales) est envahi par les eaux après le retrait des glaces. La première agglomération préhistorique connue est une cité lacustre. Au cours des siècles se forme peu à peu la topographie du terrain : sur le fond lacustre, l'Arve divague en méandres, creuse la cuvette de Plainpalais, Carouge, la Praille, puis, rapide et érosive, elle assaille la chaîne de Pregny-Bernex, perce un passage entre Saint-Jean et le Bois de la Bâtie et entraîne le Rhône dans sa course. Entre Arve et Lac, un éperon émerge des eaux : c'est la colline de Genève, l'amorce du pont sur l'eau calme du fleuve.

C'est là que fleurirent les cités gauloise et allobroge qui semblent avoir connu déjà une certaine prospérité, arrêtée par l'invasion des Helvètes. Ces époques lointaines nous sont peu connues et ce n'est qu'en l'an 58 avant J.-C. que Jules César, mentionnant notre ville dans ses « Commentaires », précise qu'un pont y relie les deux rives du fleuve.

Epoque gallo-romaine.

Tête de pont de la civilisation romaine, notre cité joua un rôle stratégique important et fut le point de départ de la conquête du pays des Helvètes et, par là, des Gaules.

Un oppidum, maître du pont, occupe le sommet de la colline. Les voies de la rive gauche aboutissent à la porte sud-est (Saint-Léger) ; un chemin longe la rive du lac (rue de la Rôtisserie) ; un quartier de résidence s'ordonne sur le plateau de Saint-Victor (Tranchées) ; son tracé géométrique oriente ses espaces libres vers les lointains : le lac et le Mont de Sion, les Alpes et le Jura. Si ce tracé urbain avait été respecté, il serait aujourd'hui encore adapté à nos besoins et formerait, avec celui de la vieille ville et des régions avoisinantes, un tout homogène.

Le réseau routier de près de 25 000 km construit à travers les Gaules par les Romains faisait de notre cité, grâce à la

¹ Voir la fin du § 2, chap. I, de notre mémoire de la « Revue générale de l'hydraulique ».

valeur de sa position géographique, un centre de contrôle et de répartition du trafic, un nœud très important de voies de communication. Ce réseau comprend, entre autres : la grande artère du Midi passant par Vienne en Dauphiné et aboutissant à l'extrême ouest du lac Léman, d'où elle bifurque, soit sur l'Italie par le Simplon, soit sur Bâle par Morges ; la route de Lyon qui rejoint la première à Bellegarde, et la route de Paris qui passe par la Faucille. Ce réseau de routes draine une partie importante du trafic transalpin et français.

Dès l'époque romaine, Genève est un centre où convergent cinq grandes voies de communication ; elle est désignée pour être le centre d'échange européen ; une plaque tournante stratégique de grande valeur.

Les premiers siècles de notre ère semblent donc avoir été pour notre cité une période prospère. Mais, au III^e siècle, l'invasion des Barbares la plonge dans les ténèbres et ce n'est guère qu'au V^e siècle que, capitale burgonde, puis siège de l'Évêché, un effort intellectuel et moral la régénère. Les troubles de cette époque nécessitent une première enceinte fortifiée qui entoure le sommet de la colline.

Moyen âge.

Les échanges s'intensifient ; les routes reprennent de l'importance. La cité se développe et s'enrichit. Un faubourg se crée sur la rive droite (Saint-Gervais). L'Arve fixe son lit et les terrains de Plainpalais sont peu à peu récupérés.

L'enceinte de murailles s'agrandit et s'étend à Saint-Gervais. A l'intérieur de cette enceinte, les maisons sont basses et attenantes à des jardins.

Jusqu'au XV^e siècle, Genève est la plus importante foire d'échange entre le Nord et le Midi.

Un grand nombre d'habitations se construisent peu à peu en dehors des portes de la ville et forment insensiblement des faubourgs assez étendus (Saint-Léger, Saint-Victor, les rues basses conquises sur les eaux). Malheureusement, les jalousies de puissants voisins et les querelles qui s'élèvent compromettent sérieusement un avenir qui s'amorçait magnifique. Vers la fin du XV^e siècle, les foires sont transportées à Lyon et le blocus économique isole la ville. Ce fut alors une époque de dure dépression économique et de sévère pénitence.

La Réforme.

Les méthodes de guerre se perfectionnent : les anciennes murailles, flanquées de tours, sont insuffisantes contre l'emploi de l'artillerie ; on leur substitue les enceintes bastionnées. On rase les faubourgs qu'on ne pouvait songer à englober dans le système des fortifications. Tous les citoyens participent à ces travaux.

Dans cette époque troublée, Genève embrasse la Réforme. Pour loger tous les habitants à l'intérieur de l'enceinte fortifiée, et les réfugiés huguenots par surcroît, on surélève les charmantes petites maisons basses : on y ajoute deux, trois et quatre étages s'il le faut. On couvre cours et jardins de hautes maisons. On gagne sur le lac jusqu'à la rue du Rhône. C'est notre vieille ville congestionnée, sans soleil, sans jardin et sa triste physionomie du temps de crise. C'est cette physionomie que nous donnions, il y a quelque dix ans encore, par habitude visuelle et par cupidité, aux quartiers neufs, que nous édifiions aux Pâquis, aux Eaux-Vives, à Plainpalais, à Saint-Gervais.

1536-1815.

Les fortifications sont encore perfectionnées. Le gros effort commencé au début du siècle se poursuit dans le même sens. Dans l'enceinte, le désordre s'accentue : les habitations sont de plus en plus denses, le tracé des rues plus confus. Les

habitants plus fortunés, sensibles aux goûts des grandes cours d'Europe, édifient sur leurs terres rurales des résidences d'été et fuient, aux beaux jours, l'ombre sordide de la cité. C'est la floraison des beaux domaines qui ornent notre campagne genevoise.

Nos voisins, craignant qu'un siège de Genève, bien fortifiée, leur coupe un jour l'accès aux grandes voies du bassin du Léman, encadrent la ville de routes stratégiques de Collonge à Nyon par Saint-Genis et Gex, de Saint-Julien à Douvaine par Etrembières. Puis, de ce cadre, ils tracent vers Genève des voies rectilignes, dégagées, contrôlables : les routes de Saint-Genis à Villars, de Saint-Julien au Bachet-de-Pesay, de Douvaine à Cologny.

Au XVII^e siècle, les Genevois luttent pour la prépondérance des voies qui faisaient passer le trafic international par leur ville. Une des causes principales des rivalités, qui furent durant des siècles l'objet de maints conflits avec la Savoie, est l'attrait de Genève qui drainait le trafic avec l'Italie par le Simplon, tandis que Chambéry et la route du Mont-Cenis, cependant plus courte, étaient délaissés à notre profit.

1815-1846.

L'étreinte économique se desserre, la paix est enfin rétablie. La population s'accroît et la ville se développe rapidement. On construit hors les murs, puis sur la zone militaire sans ordre le long des chemins enchevêtrés. Des quartiers entiers de constructions hétéroclites sont bâtis sans plan d'ensemble et sont encore aujourd'hui en partie inutilisables (quartiers des Grottes, de la Prairie, des Sources, de la Cluse, de la Pelouse, de Jargonnant et de Villereuse). En ville, il n'y a plus de terrain à bâtir : la Corraterie, ultime promenade dans les murs, est flanquée d'une rangée de maisons. Les empiétements sur le lac augmentent ; le futur général Dufour construit les premiers quais et crée une lignée de parcelles sur la rive gauche. A Saint-Gervais, sur les alluvions retenues par les ouvrages de fortifications, il applique un plan de quartier neuf triangulaire.

Les fortifications n'ont plus de raison d'être. Le gouvernement de James Fazy décide de les abattre et de construire de nouveaux quartiers.

Un système quadrangulaire est adopté, rationnel en soi, qui donne des quartiers aérés, plantés d'arbres, qu'on ne pourrait guère souhaiter meilleurs aujourd'hui encore. Cependant, le tracé des nouvelles rues ne tient compte ni des communications avec les voies existantes (liaisons de l'intérieur avec l'extérieur), ni de la configuration topographique, ni de l'orientation, de telle sorte que ces nouveaux quartiers marquent une rupture complète des grandes voies de communications et des tracés urbains. D'autre part, les terrains des fortifications étaient biens publics ; ils ont été vendus et leur mise en valeur n'a pas profité à la collectivité. Nous aurions à le regretter davantage encore le jour où il faudrait racheter ces quartiers en tout ou en partie. Une politique foncière fit complètement défaut et cette leçon ne doit pas être perdue.

1846-1860.

L'avènement du chemin de fer bouleverse toutes les traditions. James Fazy et Dufour ont, dès le début, manifesté l'un et l'autre une claire vision du problème ferroviaire genevois : ils proposent d'établir une ligne sur la plaine de l'Aire, large et propice, d'édifier la gare près du Pont d'Arve et de rebrousser une ligne sur chaque rive du lac. Projet facile et simple, semblable à celui adopté par Zürich.

Dufour et Fazy furent constamment contrariés dans leurs efforts par une grande partie de l'opinion ; celle-ci n'avait

aucunement conscience, à l'origine, de l'importance de la voie ferrée qui devait supplanter la route. On construisit donc la voie de la Plaine, sinuose, riche en travaux d'art coûteux et ne tenant pas compte des besoins de nos relations dans les différentes directions. Plusieurs projets reliant directement Genève à Annecy et Annemasse échouèrent devant le Grand Conseil. La France construisit, pour son usage, les lignes Collonge-Annemasse-Saint-Gingolph et Collonge-Gex-Nyon. C'était le début de l'encerclément parachevé par le Frasne-Vallorbe qui enlevait à notre ville le trafic Paris-Simplon. Par ses dissensions, Genève n'a pas su *vouloir* reconstituer par le rail le magnifique réseau routier qui fit sa prospérité. Nos voisins ont été plus habiles. La ville de Lausanne, station sans relais, uniquement de passage, sans grand avenir, n'étant pas naturellement placée sur un point de bifurcation, est, à force de volonté, parvenue à détourner, à son profit, une partie importante du trafic français en direction du Simplon par Vallorbe.

Ces erreurs en matière ferroviaire, commises aux environs de 1860, ont eu des conséquences particulièrement graves dont nous ressentons aujourd'hui tout le poids.

Il n'est pas inutile de rappeler, à cet effet, le nombre comparatif des habitants de quelques villes suisses à l'avènement du rail :

En 1850, Genève comptait :	37 724 habitants
Bâle-Ville	27 270 habitants
Zürich	18 040 habitants
Lausanne	18 000 habitants.

En moins d'un siècle, Genève a passé du premier au quatrième rang ; son avenir est fort compromis.

1860-1918

Genève reste le centre géographique d'une vaste région rurale, situation consacrée par la création du régime des zones franches. Le commerce et l'industrie prospèrent : l'horlogerie, les instruments de précision, les produits chimiques, la grosse mécanique se développent ou s'installent de façon moderne ; la banque genevoise se crée une réputation mondiale ; le tourisme devient une source nouvelle de prospérité ; la fondation de la Croix-Rouge consacre la tradition intellectuelle et morale et désigne notre ville à l'univers comme siège d'organisations internationales.

L'agglomération urbaine s'étend au hasard sur la proche campagne, sans plan d'ensemble, au gré de tracés désordonnés, parmi lesquels s'égarent les voies claires d'antan. Au lieu de respecter les anciens rivages, de monstrueuses emprises sont faites sur le lac aux Pâquis et aux Eaux-Vives, elles déforment le volume naturel des rives, étranglent la rade, amoindrissent et défigurent la Colline. Ce manque d'idée directrice, cette carence des autorités en matière d'urbanisme à une époque de grand développement encouragea la spéculation qui devint le but presque unique dans le domaine de la construction. Dans ces conditions, comment s'étonner du résultat : dans un site d'une majestueuse beauté, la Genève du XX^e siècle donne l'exemple d'une cité incohérente et désordonnée.

1918-1940.

Après la guerre mondiale, Genève participe à l'essor général des villes, à la prospérité factice d'une époque de facilité. Mais cet essor est de courte durée et la crise économique générale s'aggrave pour Genève de difficultés grandes : la suppression du régime des zones franches, les tarifs douaniers très élevés, sa position géographique formant presque une enclave en territoire français, et, il faut bien le dire aussi, le défaut total d'une véritable communauté des intérêts genevois.

L'installation de la S. D. N., du B. I. T. et de diverses associations internationales a pu quelque temps faire illusion et combler un déficit économique grave. Mais le rapide déclin de ces institutions fait plus durement sentir tout le poids des erreurs du passé.

En urbanisme, les pouvoirs publics ont conscience de l'insuffisance de l'appareil législatif ; ils édictent la loi de 1929, première mesure ouvrant la voie à une organisation basée sur l'ordonnance de toutes les fonctions de la cité. Le nom de Camille Martin, architecte, créateur et directeur du Service d'Urbanisme, restera attaché à ce premier pas de réorganisation. Cette loi a été révisée en 1940, mais est encore un instrument incomplet et rigide à la fois.

La rapide étude que nous venons de faire dans le passé nous renseigne sur les erreurs commises. Une agglomération urbaine et un organisme vivant qui doit son existence à sa situation géographique, sa prospérité et son développement à ses voies de communication. Mais, si l'esprit de communauté ne domine plus les intérêts particuliers, la cité périclite et n'est plus capable de rayonnement.

Programme de réalisation.

L'étude des multiples problèmes envisagés dans le domaine de l'urbanisme doit aboutir à l'établissement d'un *plan d'urbanisation* d'ensemble, véritable synthèse des organes vitaux de la cité et comportant tous les éléments d'un développement rationnel.

A. Organisation du travail.

Pour faire œuvre utile, il nous paraît nécessaire d'établir un contact étroit entre les pouvoirs publics et les milieux techniques intéressés au développement de la cité. Le résultat remarquable obtenu à Zürich par la collaboration de l'architecte cantonal avec les sociétés techniques privées, pour l'étude analytique du plan général de la vallée de la Limmat, est un exemple à suivre.

Il importe donc d'organiser systématiquement cette collaboration. Dans ce but nous préconisons les mesures suivantes :

1. Commission d'équipement régional.

Instituer une commission permanente mixte, de 7 membres, composée :

- a) des représentants de l'Etat de Genève,
- b) des représentants de la Ville de Genève,
- c) des représentants des Sociétés d'Ingénieurs et d'Architectes.

Cette commission se réunirait régulièrement sous la présidence d'un de ses membres, et serait l'organe directeur auquel incomberait la tâche d'établir le programme de travail et l'élaboration du plan d'urbanisation. Elle serait responsable vis-à-vis du Conseiller d'Etat, président du Département des Travaux publics.

Les buts à atteindre par cette commission étant lointains, il importe de donner une grande continuité à ses travaux, par un mode d'élection et des méthodes de travail appropriés.

2. Le Service d'Urbanisme.

Cette excellente administration, que notre canton, le premier en Suisse, organisa sur le plan cantonal, est tout désigné pour être la cheville ouvrière indispensable aux travaux de la commission précédente.

3. Appel direct à l'initiative privée.

A côté des études faites par le Service d'Urbanisme, le chef du Département des Travaux publics, sur les propositions de

la Commission d'équipement régional, confiera à des bureaux privés d'architectes et d'ingénieurs spécialement qualifiés, l'étude de problèmes déterminés, voire des études partielles du plan d'ensemble.

La mise au concours public ou restreint continuera d'être la règle pour susciter des idées générales, et aussi pour obtenir des projets complets d'édifices.

4. Modification des commissions législatives.

Les commissions législatives du Grand Conseil ou du Conseil municipal traitant de problèmes techniques devront toujours contenir, dans leur sein, en dehors des députés ou conseillers qui les composent, un certain nombre de techniciens nommés, à titre consultatif, par les associations professionnelles ou par la Commission d'équipement régional. Cette méthode, faisant appel à la collaboration et à l'initiative privée, augmenterait la confiance du Conseil général envers les corps législatifs.

(A suivre.)

NÉCROLOGIE

Alfred-E. Vallette, ingénieur.

Des circonstances indépendantes de notre volonté ont retardé la publication de cette note. Nous pensons qu'il n'est pas trop tard toutefois pour rendre ici un ultime hommage à l'un de nos collègues qui honora le plus notre pays et la profession d'ingénieur. (Réd.)

Alfred-E. Vallette était né le 25 août 1860 à Jussy (Genève) où son père était pasteur. Après de bonnes études au Collège de Genève, il suivit les cours du Polytechnicum de Zurich. Il en sortit en 1885 avec le titre d'ingénieur civil. Presque immédiatement un champ d'activité s'offrit à lui dans sa ville natale. Sous la direction de Théodore Turrittini, on travaillait à la mise en valeur des forces du Rhône. Vallette fut nommé conducteur des travaux ; il fut ainsi l'un des hommes qui menèrent à bien la construction du barrage du pont de la Machine, l'assèchement d'un bras du Rhône et l'édition de l'usine de la Coulouvrière.

En 1887, Alfred Vallette est ingénieur chez Probst, Chappuis et Wolff, entreprises de constructions métalliques, à Berne. De 1890 à 1899, il est chef de l'atelier des ponts de la Compagnie suisse du chemin de fer du N.-O. L'un des fondateurs, en 1899, de la maison Wartmann, Vallette et C^{ie}, de Brugg et Genève, il allait pendant plus de trente ans déployer une grande activité dans le domaine des constructions métalliques. De 1899 à 1932 en effet, Alfred Vallette travailla à la réalisation de nombreux projets de ponts, tant en Suisse qu'à l'étranger. A Genève, le pont du Mont Blanc fut pour une bonne partie son œuvre, ainsi que l'Usine à gaz, avec ses gazomètres. Il a exécuté, en outre, la partie métallique de la gare de Lausanne.

Retiré des affaires, Alfred Vallette n'en continua pas moins à s'intéresser aux travaux d'art et aux nouvelles méthodes de construction découvertes année après année.

Il était membre de la section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes et ses collègues garderont longtemps la mémoire de cette vie active au cours de laquelle il mit

si longtemps sa science et sa belle culture au service de tous. Sa modestie, sa simplicité et sa grande honnêteté avaient fait de lui une personnalité dont on appréciait hautement les qualités morales.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Communiqué du Secrétariat.

Régimes des allocations pour perte de salaire et de gain.

Selon deux arrêtés du Conseil fédéral du 24 février 1942, les allocations pour perte de salaire et de gain ont, à partir du 1^{er} mars 1942, été fixées comme suit :

Allocations pour perte de salaire :

L'indemnité de ménage est :

de 3 fr. 45 dans les régions rurales
de 3 fr. 95 » » mi-urbaines
de 4 fr. 45 » villes.

Lorsque le salaire dépasse 7 fr. par jour (dimanches et jours fériés compris), l'indemnité de ménage est majorée de 10 centimes pour chaque tranche de 40 centimes en sus. L'indemnité de ménage ne dépasse cependant pas au total :

5 fr. 65 dans les régions rurales,
6 fr. 45 » » mi-urbaines,
7 fr. 25 » villes.

L'indemnité pour enfants est :

- a) Pour le premier enfant :
- de 1 fr. 40 dans les régions rurales,
de 1 fr. 75 » » mi-urbaines,
de 2 fr. 10 » villes.
- b) Pour chaque enfant en plus :
- de 1 fr. 15 dans les régions rurales,
de 1 fr. 40 » » mi-urbaines,
de 1 fr. 70 » villes.

L'allocation pour perte de salaire (indemnité de ménage : indemnité pour enfants, allocation pour personne seule et allocation supplémentaire) ne peut dépasser, au total, 90 % du salaire journalier.

L'allocation ne dépassera dans aucun cas :

14 fr. dans les régions rurales,
15 fr. » » mi-urbaines,
16 fr. » villes.

Allocations pour perte de gain :

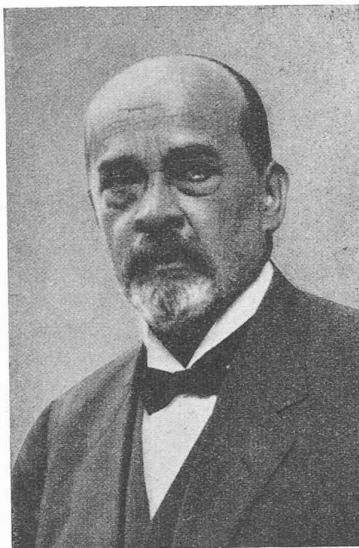
Dans l'artisanat, le commerce et les professions libérales l'exploitant seul a droit à l'allocation. Celle-ci lui est payée pour chaque jour de service actif donnant droit à la solde. Elle se compose d'un secours d'exploitation, ainsi que, le cas échéant, d'un supplément de ménage et d'une indemnité pour enfants.

Le secours d'exploitation est :

de 2 fr. 90 dans les régions rurales,
de 3 fr. 35 » » mi-urbaines,
de 3 fr. 75 » villes.

Le supplément de ménage n'est versé que si l'exploitant a la direction d'un ménage en propre et si son épouse ou ses enfants y vivent. Il est :

de 1 fr. 35 dans les régions rurales,
de 1 fr. 65 » » mi-urbaines,
de 2 fr. » villes.



ALFRED-E. VALLETTE, ingénieur.
1860-1941