Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 75 (1949)
Heft: 1

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: 09.12.2025

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

on annihilerait par là en partie l'avantage des temps de parcours réduits.

Il serait préférable de reconstruire l'horaire intégralement pour utiliser tous les avantages offerts par les rames automotrices. Un autre fait nous y conduit :

Si l'on essaye d'établir le roulement d'une série d'éléments automoteurs dans le cadre de l'horaire actuel, on parvient à faire rouler chacun d'eux environ 60 000 km par an en tête de trains omnibus et tramways exclusivement, et quelques 90 000 km en moyenne en service-voyageurs intégral (omnibus, trains tramways, accélérés, directs et rapides). Le premier de ces chiffres, en particulier, ne nous paraît pas satisfaisant ; à titre de comparaison, une locomotive de ligne des C. F. F. parcourt en moyenne 100 000 km par an en tête des trains.

Pour obtenir une utilisation intensive d'une série d'éléments automoteurs, il faut reconstruire l'horaire, et le reconstruire à l'envers. Aujourd'hui, on commence par tracer des trains dans le graphique, puis on en extrait le roulement des machines, celui du matériel roulant, et les tableaux de service du personnel. Or, rien ne s'oppose à ce que, disposant d'un parc donné d'éléments automoteurs, on parte des ressources en matériel et en personnel pour établir l'horaire en s'efforçant d'utiliser l'un et l'autre au mieux. Avec le même personnel et le même matériel, il serait possible ainsi d'offrir plus de prestations aux usagers au prix d'une augmentation très légère des coûts du mouvement (seuls les frais d'énergie et d'entretien augmenteraient) ; et par ce moyen seulement, il serait possible d'atteindre des parcours annuels de l'ordre de 100 000 km pour les éléments automoteurs.

L'établissement de l'horaire selon ces principes présuppose une collaboration des Divisions de la Traction et de l'Exploitation bien plus intime qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Le nouvel horaire ainsi conçu différerait sensiblement de l'horaire actuel. Il offrirait un nombre accru de relations. Il y aurait sans doute deux systèmes de trains automoteurs, les uns directs ou rapides, les autres omnibus, les trains d'une même catégorie se succédant à intervalles égaux, avec une composition variable selon les besoins ; les trains omnibus assureraient le ramassage et la répartition des voyageurs au départ et à destination des points d'arrêt des trains rapides. Les trains directs et rapides internationaux, ainsi que les trains de marchandises, circuleraient en quelque sorte comme des corps étrangers à l'intérieur de ce système.

Grâce au nombre élevé de relations, on pourrait restreindre ou même supprimer la garantie pour les délais de correspondance. Un incident d'exploitation sur une ligne ne serait donc plus suivi, comme aujourd'hui, de retards pour le moins désagréables sur une partie importante du réseau, mais resterait nettement localisé.

Conclusions

Nous avons vu qu'en soi, assurer le service des voyageurs au moyen de rames automotrices réversibles présente de nombreux avantages pour l'exploitant comme pour le voyageur. L'introduction de cette méthode d'exploitation en Suisse se heurterait cependant à de grandes difficultés dues à la méthode traditionnelle et solidement ancrée qui consiste à assurer la quasi-totalité du trafic-marchandises accéléré au moyen des trains de voyageurs.

Nous n'avons fait que poser le problème de l'utilisation de rames réversibles composées d'automotrices. Ce problème est extraordinairement vaste et complexe. Il remet toute l'exploitation technique en question. Il semble d'autant plus important que les vingt prochaines années doivent voir la réalisation d'un programme relativement important de construction de matériel roulant et d'installations fixes ; il n'est pas indifférent, à ce point de vue, de savoir dès aujourd'hui si le trafic-voyageur doit être assuré dans l'avenir au moyen de trains classiques remorqués par des locomotives ou par des rames automotrices réversibles.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Extrait des procès-verbaux du Comité central, juin-octobre 1948

1. *Mutations.*

a) *Admission :*

Nom		Domicile	Section
Gisiger, H.	architecte	Birmensdorf	Zurich
Rocco, A.-C.	architecte	Arosa	Grisons
Brunner, W.	ing. civil	Saint-Gall	Saint-Gall
Graf, A.	ing. méc.	St. Margrethen	Saint-Gall
Rizzolli, E.	géomètre	Weinfelden	Thurgovie
Moch, A.	ing. méc.	Lausanne	Vaud
Béguin, Ph.	ing. civil	Chailly/Lausanne	Vaud
Knobel, J.	ing. civil	Lausanne	Vaud
Frieder, A.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Stahel, R.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Erni, H.	ing. civil	Wallisellen	Zurich
Grembach, P. D.	ing. civil	Zurich	Zurich
Egg, G.	ing. électr.	Zurich	Zurich
Schlaepfer, E.	ing. méc.	Zurich	Zurich
Altenburger, R.	architecte	Soleure	Soleure
Steiner, E.	ing. méc.	Muttenz	Bâle
Trachsel, F., jun.	architecte	Berne	Berne
Brenneisen, M.	ing. top.	Köniz-Moos	Berne
Rivoire, L., Mme	architecte	Genève	Genève
de Rham, M.	ing. civil	Genève	Genève
Schweizer, W.	ing. rural	Zurich	Saint-Gall
Bader, M., Dr	ing. méc.	Schaffhouse	Schaffhouse
Frey, R.	ing. méc.	Neuhausen	Schaffhouse
Mussard, R.	ing. méc.	Neuhausen	Schaffhouse
Rohr, R.	ing. méc.	Thayngen	Schaffhouse
Affolter, J.	architecte	Romanshorn	Thurgovie
Giampiero, M.	architecte	Croglio	Tessin
Courtot, P.	ingénieur	Lausanne	Vaud
Kessel, E.	ing. civil	Kriens	Waldstätte
Hitz, H.	ing. civil	Kriens	Waldstätte
Zurbriggen, R.	architecte	Sion	Valais
Métraux, J.-M.	ing. rural	Zurich	Zurich
Vischer, H.	architecte	Bâle	Bâle
Natterer, P.	ing. civil	Kaiseraugst	Bâle
Birnstiel, E.	ing. méc.	Töss	Winterthour
Hess, H.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Keller, H., Dr	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Lewin, M.	ing. méc.	Schaffhouse	Schaffhouse
Wildbolz, R.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Thommen, E.	ing. civil	Wattwil	Saint-Gall
Fischer, H. C.	ing. civil	Lenzbourg	Argovie
Rüedi, G.	architecte	Gummenen/Bern	Berne
Lumpert, H.	ing. civil	Berne	Berne
Middendorp, S.	ing. civil	Davos	Grisons
Emch, W.	ing. civil	Soleure	Soleure
Büttikofer, U. V.	ing. électr.	Soleure	Soleure
Buser, M.	ing. rural	Soleure	Soleure
Albertini, G., Dr	architecte	Locarno	Tessin
Gfeller, R.	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Bombelli, L.	architecte	Zurich	Zurich
Frei, G.	ing. civil	Zurich	Zurich

b) *Démission :*

Chauvet, R.	chimiste	Genève	Genève
Engi, P., Dr sc. tech.	ing. rural	Zurich	Zurich
Lombard, A., Dr ès sc. géol. et nat.	ing. rural	Genève	Genève
Nef, R.	ing. rural	Albertville	Saint-Gall
Peitrequin, P.	ing. civil	Bagnères-de-Luchon	Vaud
Weber, X.	architecte	Lucerne	Waldstätte
Wild, W.	ing. civil	Saint-Gall	Saint-Gall

c) *Décès :*

Schaffer, W.	ing. civil	Lucerne	Waldstätte
Füchslin, M. H.	ing. civil	Brougg	Membre isolé
Hauser, H., Dr	ing. chim.	Winterthour	Winterthour
Lemaître, G.-F.	ing. électr.	Genève	Genève
Kapp, E.	ing. électr.	Berne	Berne
Züblin, A.	ing. civil	Zurich	Zurich
Lauterburg, F.	ing. civil	Berne	Berne
Korrodi, G.	architecte	Zurich	Zurich
Wickart, A.	ing. civil	Zurich	Zurich
Menn, S.	ing. civil	Meiringen	Waldstätte
Pestalozzi, E.	ing. civil	Küsnacht-Zch	Zurich
Lutz, C.-Gustavo	ingénieur	Turin	Membre isolé
von Flüe, K.	ing. civil	Sachseln	Waldstätte
Porret, M.	ing. électr.	Lausanne	Vaud
Goldschmid, M.	ing. civil	Oberdiessbach	Berne

2. *Protection des titres.* Le Comité central traite en détail les propositions de la Commission pour la protection des titres et décide de faire parvenir à chaque membre de la S. I. A. le projet, élaboré en commun par la dite commission et l'Union suisse des techniciens, d'une Chambre professionnelle suisse de la Technique et de l'Architecture, projet qui sera soumis à l'assemblée des délégués du 23 octobre 1948. Comme l'Union suisse des techniciens a donné son adhésion de principe à ces propositions, la S. I. A. doit à son tour prendre position à leur égard. Le Comité central estime que la solution proposée est la seule pratiquement réalisable pour résoudre dans un avenir pas trop éloigné la question de la protection des titres.

3. *Commission des questions sociales.* Le Comité central aborde derechef les problèmes sociaux intéressant les ingénieurs et les architectes. Il décide de créer une commission pour l'étude de ces problèmes et élabore un programme de travail pour cette commission. Cette dernière aura la composition suivante : ing. E. Choisy, Genève, président ; prof. D. Bonnard, Lausanne ; prof. G. Eichelberg, Zurich ; ing. Dr A. Frieder, Berne ; ing. B. Graemiger, Zurich ; ing. Dr J. Hänny, Oberwinterthour ; ing. P. Hoffmann, Baden ; ing. H. Meyer, Bâle ; ing. A. Mottu, Genthod-Genève ; ing. H. Naegeli, Schaffhouse ; ing. L. Schwegler, Lucerne ; ing. M. Stahel, Zurich.

4. *Congrès d'architectes à Lausanne et à Zurich.* Le Comité central s'occupe à nouveau de l'organisation du congrès international de l'« Union Internationale des Architectes, U. I. A. », à Lausanne, et approuve en principe la création d'une organisation internationale d'architectes, fusion de l'ancien « Comité Permanent International des Architectes, C. P. I. A. » avec les « Réunions Internationales d'Architectes, R. I. A. ». Le C. C. décide que la S. I. A. assumera, de concert avec la F. A. S., l'organisation de ce congrès et confirme M. J. Tschumi, architecte, dans ses fonctions de président du comité d'organisation. Le secrétaire central, ing. P. E. Soutter, prend la présidence de la commission des finances. A la demande du C. C., M. le conseiller fédéral Ph. Etter a bien voulu accepter la présidence d'honneur du congrès. La S. I. A. versera une contribution de 5000 fr. au congrès de Lausanne. Les autres ressources financières seront fournies par le canton de Vaud, la ville de Lausanne et des donateurs par voie de souscription. La liste des donateurs paraîtra dans le *Guide* du congrès.

Le Comité central décide d'allouer une contribution de 1000 fr. à l'exposition « Ta demeure — Ton voisin — Ta patrie », organisée au Helmhaus de Zurich à l'occasion du Congrès international pour la construction d'habitations et le planisme, tenu dans cette ville, étant donné que cette exposition donne une image d'ensemble de l'architecture suisse.

5. *Recommandations pour tenir compte du renchérissement dans les conditions d'engagement.* Le Comité central approuve la revision des « Recommandations » élaborées par la commission que préside M. A. Murset, architecte. Il décide de remettre ces nouvelles « Recommandations », parues entre temps, aux maisons intéressées, en les invitant à rétribuer leurs ingénieurs et architectes selon ces « Recommandations ».

6. *Prochaine assemblée générale.* La section de Bâle a offert d'organiser la prochaine assemblée générale de la S. I. A. à Bâle en 1949. Conformément aux décisions de l'assemblée des délégués du 30 août 1947 à Davos, le Comité central accepte avec reconnaissance cette offre de la section de Bâle.

7. *Association suisse pour le plan d'aménagement national.* Pour remplacer M. A. Sutter, ingénieur, Thalwil, qui a donné irrévocablement sa démission, M. H. Siegwart, ingénieur, Lucerne, directeur des transports de la ville de Lucerne, est désigné comme délégué de la S. I. A. au comité de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national.

8. *Expositions suisses d'architecture à l'étranger.* Une commission, composée de MM. M. Kopp, architecte, président de la S. I. A., Dr Hofmann, professeur, et H. Baur, architecte, a trié le matériel destiné à une exposition itinérante à l'étranger. Cette dernière mérite l'appui entier de la S. I. A. comme instrument culturel de propagande en faveur du travail suisse.

L'exposition a remporté un plein succès dans les villes de Londres, Copenhague, Varsovie, Stockholm, Luxembourg et Cologne. Ont pris part à l'ouverture de cette exposition M. Kopp à Varsovie et à Cologne, M. Hofmann à Copenhague, M. Baur à Stockholm, M. Tschumi à Luxembourg, à Londres enfin MM. Hofmann, Kopp et Baur. Dans plusieurs de ces villes, les délégués suisses ont donné en outre des conférences sur l'architecture de notre pays. C'est M. C.-D. Furrer, architecte, qui fonctionna comme architecte de l'exposition.

Communiqués du Secrétariat

Décision de l'assemblée des délégués du 23 octobre 1948, à Neuchâtel

(Extrait du procès-verbal)

a) *Chambre professionnelle suisse de la Technique et de l'Architecture.*

L'assemblée des délégués de la S. I. A., du 23 octobre 1948 à Neuchâtel, a repoussé le projet de la commission de la S. I. A. pour la protection des titres. A l'unanimité moins une voix, les délégués ont adopté la résolution suivante :

L'assemblée des délégués de la S. I. A. salue avec satisfaction les efforts méritoires déployés pour mettre de l'ordre dans la situation actuelle, en opposant des normes claires à l'abus des titres et désignations professionnelles, qui sévit dans la technique de l'architecture. Elle voit la solution pour nos conditions suisses dans un règlement établi en commun avec d'autres organisations professionnelles intéressées. Considérant les demandes de modifications formulées par nos deux Ecoles polytechniques suisses et par quelques sections de la S. I. A. concernant le projet qui lui est actuellement soumis, le C. C. est invité à tâcher de modifier le dit projet au cours de nouvelles négociations avec les associations professionnelles intéressées, puis de faire rapport sur le résultat de ces délibérations.

b) *Conseil suisse d'honneur.*

Pour remplacer au Conseil suisse d'honneur les membres démissionnaires MM. H. Conrad, ingénieur, A. Linder, ingénieur et Ph. Tripet, ingénieur, sont élus MM. E. Jaquet,

ingénieur, Bâle, comme membre du Conseil, R. A. Steiger, ingénieur, Lucerne, et G. A. Madliger, ingénieur, Serrières, comme suppléants.

c) *Code d'honneur.*

La revision du Code d'honneur est adoptée à quelques légères modifications près.

d) *Revision des normes nos 118, 129, 134 et 137.*

La revision des normes suivantes pour l'exécution des travaux du bâtiment est adoptée :

1. Formule 118 : « Conditions générales pour l'exécution des travaux de construction », art. 10, al. 6.
2. Formule 129 : « Conditions et mode de métré pour travaux de carrelage et de revêtements ».
3. Formule 134 : « Conditions et mode de métré pour les planchers sans joints et sous-planchers pour linoléum, parquets, etc. »
4. Formule 137 : « Conditions pour l'exécution des installations électriques intérieures. »

Commission des questions sociales

La commission des questions sociales de la S. I. A. s'est occupée au cours de plusieurs séances des conditions d'engagement des ingénieurs. Un projet de « Règles générales pour les conditions d'engagement des ingénieurs » est actuellement à l'étude avec l'Union centrale des associations patronales suisses. En même temps, des pourparlers sont engagés sur la prise en considération du renchérissement dans les conditions d'engagement. La commission des questions sociales a également examiné le problème, dont l'a chargée le C. C., d'une participation plus active de la S. I. A. aux tâches sociales et économiques du pays. Sur la proposition de la commission des questions sociales, le C. C. a décidé d'inviter tout d'abord les sections à étudier le problème des rapports entre employeur et employé, spécialement la question d'une participation éventuelle du personnel à la gestion des entreprises. Ce problème social est considéré aujourd'hui comme l'un des plus importants, tant chez nous en Suisse qu'à l'étranger. C'est pourquoi la S. I. A. doit aussi se faire une opinion là-dessus, en tant qu'organisation paritaire neutre de ceux qui exercent une profession technique universitaire. Afin de donner, le cas échéant, à cette opinion le poids nécessaire devant le grand public, il est indispensable qu'elle soit le reflet de l'avis motivé des sections.

Voilà pourquoi le C. C. fait appel à tous les membres de la S. I. A., pour qu'ils prennent part à cette étude dans la mesure du possible.

Comité national suisse de la « Conférence Technique Mondiale »

Dans sa dernière séance, du 30 novembre 1948, le « Comité national suisse » s'est occupé des résultats de la dernière séance du bureau de la C. T. M. à Paris, puis a examiné attentivement la participation de la Suisse au deuxième Congrès technique international de la C. T. M. au Caire.

Au cours de la séance du bureau à Paris, à laquelle MM. E. Choisy et P. Soutter ont pris part, furent décidées les admissions des comités nationaux des pays suivants : Uruguay, Liban, Turquie, Colombie et les Indes. Les Nations Unies et l'UNESCO étaient représentées à cette séance. L'UNESCO a donné son appui au congrès du Caire et versé une contribution financière, entre autres pour que les documents du congrès puissent être traduits en langue arabe. En outre, on a discuté de questions touchant l'échange d'ingénieurs entre pays, l'obtention et l'octroi de bourses d'études pour ingénieurs, la publication d'une feuille périodique renseignant sur l'activité des grandes institutions techniques internationales, etc.

A la suite de cette séance, les délégués ont entendu au Palais de Chaillot un exposé du directeur de la division pour la stabilité et le développement économique de l'Organisation des Nations Unies, sur la conférence des experts de juin 1949 à Lake Success, sur « La conservation et l'utilisation des ressources naturelles », un sujet qui élargira le cadre des délibérations du Caire.

Le Comité suisse estime indispensable que notre pays fournisse quelques contributions au congrès du Caire, qui abordera les trois thèmes suivants :

1. Les matières premières industrielles et leur utilisation rationnelle dans le monde.
2. Aspect social du développement de la technique et du problème des matières premières.
3. Les problèmes de l'eau au Moyen-Orient.

D'après les renseignements obtenus jusqu'ici, soixante-dix mémoires environ sont parvenus de différents pays. On compte sur une participation de mille congressistes environ. La Suisse se doit d'y prendre part, pour mettre en valeur notre propre technique dans le Moyen-Orient.

Le Comité national suisse constate avec satisfaction que quelques rapports ont déjà été livrés ou promis.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat du Comité suisse de la C. T. M., Beethovenstrasse 1, Zurich 2.

CORRESPONDANCE

Le 14 décembre 1948.

Lettre ouverte au Comité central de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes,
S. I. A., Beethovenstrasse 1,
Zurich.

Monsieur le Président,

Messieurs,

L'Assemblée des délégués de la S. I. A. vient de rejeter, à Neuchâtel, le projet de réglementation du port des titres d'ingénieur et d'architecte qui lui avait été présenté. L'échec de ce projet, s'ajoutant à la tentative infructueuse de 1939, semble établir à l'évidence l'impossibilité d'un traitement identique de deux professions aussi dissemblables que celles d'ingénieur et d'architecte. D'une part, en effet, un tel projet ne peut avoir qu'un caractère bâtard et imprécis, d'autre part, il rassemble contre lui les oppositions des milieux les plus divers.

Préoccupé, comme la plupart des architectes, de l'assainissement d'une profession parmi les plus belles mais aussi parmi les plus maltraitées, je prends la liberté d'exprimer l'avis que cet assainissement soit traité désormais pour lui-même, en parallèle peut-être, mais non plus en étroite intimité avec celui qui intéresse les ingénieurs.

Certes, on peut remarquer que les règles qui s'appliquent ou s'appliqueraient à la profession d'ingénieur civil ne sont pas différentes de celles qui s'appliquent ou s'appliqueraient à la profession d'architecte. La distinction est plus évidente entre l'activité de l'ingénieur civil et celle de l'ingénieur électricien ou mécanicien qu'entre celle de l'ingénieur civil et celle de l'architecte. Cette remarque n'infirme cependant en rien ce qui va suivre.

Partant donc de l'idée que l'assainissement de la profession d'architecte est un problème pour soi, je crois pouvoir affirmer