Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 26

Sonstiges

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: 16.07.2025

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

le calcul des honoraires — doit être partagé jusqu'à nouvel avis par les diviseurs suivants :

Montant du coût de la construction	*Diviseurs*
allant jusqu'à Fr. 100 000.—	—
de » 100 001.— à » 200 000.—	1,05
de » 200 001.— à » 500 000.—	1,10
de » 500 001.— à » 1 000 000.—	1,15
de » 1 000 001.— et plus	1,20

Le montant théorique du coût de construction ainsi établi doit être considéré comme base exclusive pour le calcul des honoraires dont il est question sous chiffre premier ci-dessus.

3. Les honoraires établis avant le 31 août 1939 (en francs et centimes) au prorata du temps qu'ont exigé les travaux en question, peuvent être augmentés de 5 %.

4. Tous les arrangements spéciaux concernant les honoraires — conclus entre les commettants et les ingénieurs ou architectes — doivent être conformes aux principes énoncés sous chiffres 1 à 3 ci-dessus.

5. En cas de doute, on s'adressera par écrit au Service fédéral du contrôle des prix.

6. Demeurent réservées les dispositions de l'article 2, lettre *a*, de l'ordonnance n° 1 du Département fédéral de l'Economie publique, du 2 septembre 1939, concernant le coût de la vie et les mesures destinées à protéger le marché, interdisant d'exiger ou d'accepter à l'intérieur du pays pour des marchandises ou prestations quelconques, des prix ou contreprestations qui — compte tenu des prix de revient usuels — procureraient des bénéfices incompatibles avec la situation économique générale.

7. Quiconque contrevient aux présentes prescriptions est passible des sanctions prévues à l'arrêté du Conseil fédéral, du 24 décembre 1941, aggravant les dispositions pénales en matière d'économie de guerre et les adaptant au Code pénal suisse. Sont également applicables : l'arrêté du Conseil fédéral, du 12 novembre 1940 concernant la fermeture préventive de locaux de vente et d'ateliers, d'entreprises de fabrication et d'autres exploitations.

8. En principe, tous les contrats dont les décomptes ne sont pas encore terminés au moment de l'entrée en vigueur des présentes prescriptions, sont régis par celles-ci. La réduction conforme aux dispositions du chiffre 2 ci-dessus n'entre en ligne de compte que pour des frais de construction datant d'après le 1er janvier 1942.

9. Les présentes prescriptions entrent en vigueur le 27 novembre 1942 et devront être appliquées jusqu'à nouvel avis. Les faits intervenus avant la promulgation des présentes prescriptions seront jugés d'après les dispositions précédemment en vigueur.

Montreux, le 27 novembre 1942.

Département fédéral de l'Economie publique
Le chef du Service du contrôle des prix :
R. Pahud.

CORRESPONDANCE

Aérodrome et plan national.

Le *plan d'aménagement* national a pour mission essentielle d'aboutir à une utilisation rationnelle et systématique des diverses zones de notre territoire.

Les milieux techniques, la S. I. A. notamment, s'efforcent de faire comprendre au public les graves inconvénients qu'il y a de continuer à créer ici et là des installations de toute nature, en l'absence d'un plan général, établi à l'avance.

Dans un article paru ici même [1], nous avons indiqué brièvement combien peu désirable paraît l'établissement d'un nouvel aérodrome lausannois près d'Ecublens-Saint-Sulpice.

Les villes du XXe siècle se développent beaucoup en ordre dispersé sur de vastes régions, et moins par agglomérations concentrées, comme ce fut le cas jusqu'ici. Stalingrad a 40 km de longueur.

C'est pourquoi les règles de l'urbanisme moderne réprouvent l'installation d'un aérodrome au centre d'une zone qui s'urbanise progressivement aujourd'hui déjà. D'autant plus que cette zone en bordure du Léman paraît spécialement propre à l'habitation.

Enfin, des raisons nées de circonstances momentanées, d'opportunisme, la nécessité d'ouvrir des chantiers de chômage par exemple, justifient mal un projet qui engage l'avenir. En cas de chômage, d'autres travaux urgents et rentables devraient être effectués. Mais il est encore des facteurs d'ordre plus général.

* * *

Le *grand trafic* international utilisera après la guerre des avions franchissant aisément 2000 km d'un seul bond.

Il est donc très douteux que nos places d'aviation aient à jouer le rôle de stations intermédiaires pour ce trafic.

Si, cependant, des points d'arrêts doivent être créés au centre de l'Europe pour un service de Londres vers l'Orient, par exemple, on donnera la préférence à de grands centres comme Milan ou Rome. Ces villes ont plus d'un million d'habitants, leur importance mondiale est tout autre que celle de Lausanne.

Nous ne jouirons donc pas d'un transit international comme ce fut le cas jusqu'ici avec les chemins de fer. Nos services internationaux aériens ne seront pas très importants, car ils seront proportionnels au nombre de voyageurs, relativement minime, que peut fournir un petit pays comme la Suisse.

Or, on a déjà indiqué dans plusieurs de nos revues techniques l'intérêt qu'il y a à concentrer, sur un grand aérodrome central, ce trafic international.

L'aérodrome d'Ecublens ne pourrait assumer ce rôle pour des raisons d'ordre commercial et économique évidentes. Il ne le pourrait d'ailleurs pas non plus pour des raisons techniques.

En effet, ce projet date d'un certain temps déjà : ses pistes n'auraient pas la longueur demandée dès aujourd'hui pour les grands avions internationaux de l'après-guerre, soit 2500 m, et cela dans plusieurs directions [1].

Il est d'ailleurs très probable que pour les grandes lignes, l'avenir appartiendra plutôt aux hydravions, leurs dimensions pouvant être augmentées presque indéfiniment. Le poids des véhicules pourvus de roues est au contraire limité. Ainsi le chariot, le camion, le wagon conservent des mesures relativement réduites tandis que les bateaux atteignent à un volume colossal.

* * *

Les réseaux secondaires viendront se subordonner aux grandes lignes aériennes de premier plan ; il faudra donc aussi des places d'atterrissage secondaires.

La région du Léman doit être dotée d'une de ces stations. Mais ce port sera desservi dans la mesure où son « hinterland » sera considérable ; son trafic sera fonction de sa zone d'influence. On voit dès lors combien le rôle de notre place d'aviation serait accru si cette place pouvait aussi desservir Genève qui a une importance internationale incontestable.

A mi-chemin entre Lausanne et Genève, à proximité de la voie ferrée, une place commune aux deux villes pourrait être créée. De là des trains légers partiraient pour les principales villes de la Suisse romande. On ne mettrait guère plus de dix-sept minutes pour atteindre les gares de Lausanne et de Genève.

Or, loin de s'entendre, ces deux chefs-lieux de la Suisse romande travaillent chacun de leur côté. Dans les deux villes, des « spécialistes » de l'aviation nourrissent le secret espoir

[1] Voir *Bulletin technique* du 31 octobre 1942, p. 259.

[1] *Schweizerische Bauzeitung* du 21 novembre 1942.

de réduire l'autre cité à un rôle de moindre importance. Ce sont là de petites vues, inutilement coûteuses pour les contribuables.

* * *

Le problème est actuellement mal posé. Il faut commencer par établir un plan général de circulation, desservant les diverses parties du pays de façon rationnelle, en fonction de leurs besoins et de leur rôle économique. Les points de jonction entre grands réseaux et réseaux secondaires seront alors fixés, puis on déterminera méthodiquement la place des divers aérodromes.

Pour l'heure, on procède à l'inverse. Ici et là, des initiatives locales engagent quelques millions pour aménager des places d'atterrissage. On pense ainsi déterminer les itinéraires en créant par avance des relais. C'est un peu comme si nos ancêtres, dans une sorte de compétition entre cités, avaient fait les frais de grandes gares, avant l'établissement du tracé des lignes ferrées, espérant ainsi attirer les locomotives à leurs portes, plus sûrement et en plus grand nombre.

Or, c'est uniquement l'importance industrielle, le rôle politique d'une ville, son genre de peuplement, qui déterminent le rang de sa place d'aviation, et qui fixent les itinéraires.

Aussi estimons-nous très discutables les aménagements que des administrations locales se proposent de mettre hâtivement en chantier, sans aucun plan d'ensemble.

EDMOND VIRIEUX.

M. Jean Peitrequin, *auquel nous avons soumis le texte précédent, nous prie de publier, en complément de son article paru dans nos colonnes le 28 novembre, les précisions suivantes (Réd) :*

Nous connaissons très bien les idées, encore bien vagues d'ailleurs, relatives à la construction, quelque part en Suisse, d'un aérodrome central destiné au trafic intercontinental. Des conférences ont eu lieu à Berne, à ce sujet, et nous avons pu y assister. Dans ce plan général, dont on fait grand état plus haut, on prévoit, comme cela est d'ailleurs logique, la rénovation des aérodromes de nos grandes villes : Bâle, Saint-Gall, Genève, Berne, Lausanne, voire Zurich. Plusieurs de ces villes, comme nous, ont des projets parfaitement au point.

Genève a *déjà réalisé* une bonne partie des améliorations considérables qu'elle avait en vue. Ces aérodromes, à proximité de nos rares grandes villes, sont destinés, dans le sens du « grand plan » suisse, au trafic continental. Il ne s'agit donc pas du tout de rivalités mesquines. Si notre ville, et avec elle toute notre région, n'avait pas, à la suite d'études très fouillées, mis sur pied un projet que nous persistons à trouver excellent, on aurait le droit de lui faire de véhéments reproches. Le contraire nous surprend.

Cette étude, d'ailleurs, a été faite en étroite collaboration avec le Département militaire fédéral. La place d'Ecublens sera non seulement civile, mais aussi militaire. Il ne m'est malheureusement pas possible de m'expliquer à ce sujet.

Au point de vue de l'aviation civile, il ne s'agit pas seulement des lignes commerciales, mais de l'aviation sportive et touristique, dont on peut penser raisonnablement qu'après la guerre elle se développera extraordinairement. Son importance, pour la région lausannoise et tout l'Est du Léman, peut être considérable.

L'avenir des lignes régulières, continentales ou intercontinentales ? Il est extrêmement difficile d'en prévoir les caractéristiques techniques. M. Edmond Virieux s'aventure, à ce propos, en des prédictions bien curieuses. Les meilleurs spécialistes sont loin d'être aussi affirmatifs. Il est parfaitement injuste et injustifié, par exemple, d'exécuter Ecublens à l'avance, par la simple affirmation d'une personnalité qui ne peut pas, hélas ! être spécialiste, avec ou sans guillemets, en toutes spécialités.

On ne sait pas du tout si les hydravions l'emporteront sur les avions. Si M. Virieux a raison sur ce point, l'aéroport de Lausanne, à Ecublens, sera admirablement apte à tous les genres de trafic (vol sans visibilité, etc.).

On pourrait allonger cette mise au point... Reprendre par exemple le point de vue de l'urbanisme... Redémontrer qu'il est absurde de dire que nous couperons Lausanne en deux... Souligner aussi que s'il faut voir large et grand, il est peut-être excessif de comparer Lausanne, même le Lausanne de demain ou d'après-demain, à Stalingrad ! ! !... Mais je ne pense pas qu'il soit utile d'insister longuement... Il y a des convictions qu'on ne peut espérer raisonnablement transformer !

JEAN PEITREQUIN.

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZURICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 35426 - Télégr. : STSINGENIEUR ZURICH

Emplois vacants :

Section mécanique.

933. *Technicien mécanicien.* Petite mécanique. Contrôle de fabrication. Langue maternelle : français, ou du moins bonnes connaissances de cette langue. Notions d'allemand. Suisse romande.

937. *Radiotechnicien.* Réparations. Age : 30 à 40 ans. Zurich.

939. Jeune *dessinateur mécanicien.* Bureau technique d'une fabrique de meubles en acier. Suisse orientale.

941. *Constructeur.* Machines spéciales. Grande fabrique de Suisse orientale.

943 Deux *calculateurs.* Détermination des temps de fabrication, distribution de la main-d'œuvre. Grande fabrique de machines de Suisse orientale.

945. Un à deux jeunes *ingénieurs mécaniciens.* Mécanique générale ; construction et contrôles de funiculaires. Suisse centrale.

947. *Ingénieur mécanicien* ou *mécanicien technicien.* Surveillance, entretien, réparations des installations mécaniques et électriques d'une importante usine. Amérique du Sud (Climat salubre).

949. *Spécialiste en matière de fonderie.* Demandé en qualité de chef de fonderie. Amérique du Sud. Région avec climat salubre.

951. Jeune *technicien* ou *dessinateur en chauffage.* Projets et exécution. Suisse centrale.

953. *Technicien.* Electricité, mécanique, chauffage, ventilation. Construction, exploitation, entretien. Condition : candidat astreint au service militaire (officier, sous-officier ou soldat). Travaux militaires, avec engagement à base civile. Poste de fonctionnaire dans la suite.

955. *Dessinateur mécanicien.* Mécanique générale. Suisse méridionale.

957. Quelques *dessinateurs mécaniciens.* Petits appareils ou appareils électriques. Grande fabrique de machines de Suisse orientale.

959 *a.* Jeune *dessinateur mécanicien.* Bureau technique, de même

b. Jeune *ouvrier* avec formation professionnelle régulière (mécanicien ou tourneur) en qualité d'assistant du contremaître. Petite fabrique de machines de Suisse orientale.

961. Jeune *ingénieur mécanicien* ou *technicien mécanicien.* Technique du fer et des aciers spéciaux. Rapports avec la clientèle, examen des réclamations, service de vente. Nord-ouest de la Suisse.

Sont pourvus les numéros, de 1940 : 871 ; de 1942 : 503, 689, 811, 845, 855, 869, 879.

Section du bâtiment et du génie civil.

1282. Jeune *ingénieur constructeur.* Calculs, béton armé. Zurich.

1286. Jeune *technicien en bâtiment.* Bureau. Bureau d'architecte de Zurich.

1288. Jeune *dessinateur en génie civil.* Béton armé. Entreprise de Suisse orientale.

1294. *Architecte* diplômé ou *technicien en bâtiment.* Travaux de concours (colonies d'habirations et église). Suisse orientale.

(Suite page 6 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

Lausanne — Imprimerie La Concorde