

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 69 (1943)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Le plan d'aménagement national  
**Autor:** Meili, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-52511>

### **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:** 22.01.2025

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

Ainsi que c'était prévu, l'acier tordu augmente très fortement la résistance à l'arrachement.

Par contre les faces obliques des barres tordues exercent des efforts considérables dans le sens transversal des prismes, efforts qui peuvent faire éclater le béton si des mesures appropriées n'ont pas été prises pour combattre ce danger, qui existe aussi lors de l'emploi de l'acier Isteg.

#### F. Résumé des résultats.

Les essais d'adhérence effectués sur fils d'acier tréfilé à haute limite d'élasticité ont abouti aux conclusions suivantes :

1. L'adhérence, en  $\text{kg/cm}^2$  de surface de fil enrobée, est indépendante du diamètre des fils.

2. L'adhérence croît avec la durée du durcissement, c'est-à-dire avec la résistance au cisaillement et la compacité du béton.

3. L'adhérence est nettement plus élevée (environ 50 %) lorsque le béton a durci dans l'eau que s'il a été conservé à l'air. Elle n'est donc pas influencée par le retrait.

4. L'adhérence croît avec la rugosité de la surface des fils, c'est pourquoi elle est améliorée par le décapage à l'acide ou par la rouille.

5. L'adhérence des aciers tréfilés, même rouillés, est très inférieure à celle des aciers laminés ; elle est souvent inférieure à  $10 \text{ kg/cm}^2$ , ce qui nécessite une grande longueur d'enrobage.

Celle-ci peut être réduite en utilisant des fils de très petits diamètres, c'est-à-dire en augmentant le périmètre enrobé par rapport à la section des fils. Ce procédé a toutefois l'inconvénient de compliquer considérablement et de renchérir l'exécution des constructions en béton précontraint.

6. L'effort d'arrachement croît avec la longueur de l'enrobage, mais plus lentement que celle-ci, à cause du décollement progressif dû à l'élasticité du métal. Une traction de  $10 \text{ t/cm}^2$  correspond en effet à un allongement d'environ  $5 \text{ mm/ml}$ , de sorte que le décollement (cisaillement du béton) se propage de proche en proche, par saccades, et non d'une façon continue.

7. L'effet d'ancrage dû au gonflement de l'acier libéré de sa prétension initiale est insignifiant. Il est généralement complètement annulé par le glissement initial de l'armature qui cisaille le béton sur la longueur de ce glissement et diminue l'adhérence ultérieure sur ce tronçon.

8. L'ancrage aux extrémités des barres s'est montré être d'une réalisation difficile et peu sûre dès qu'il est fait usage d'aciers durs dont la limite d'élasticité dépasse 8 à  $10 \text{ t/cm}^2$ .

9. L'ancrage dans le béton de barres d'acier carré tordu (brevet Sarrasin) est excellent et efficace, même sur de faibles longueurs.

Les réactions sur les faces obliques des barres créent toutefois des efforts latéraux considérables qui peuvent devenir dangereux si les armatures sont placées trop près de la surface du béton.

(A suivre.)

## Le plan d'aménagement national

par M. le Dr h. c. A. MEILI.

*A l'instant où vient de se constituer l'Association pour l'aménagement national, nous pensons indiqué de soumettre à nos lecteurs le texte de l'exposé que fit récemment devant les membres de la section genevoise de la S. I. A., M. A. Meili, président de ce nouveau groupement. Les buts de cette organisation y sont clairement exposés ainsi que les moyens d'action que proposent les auteurs de ce mouvement. Nous aurons du reste l'occasion de revenir ultérieurement encore sur ce sujet de grande actualité.*

Messieurs,

C'est avec un plaisir tout particulier que je donne suite à votre invitation à venir parler, devant votre section, de l'aménagement national. Je tiens à vous en remercier, vous et votre président Albert Rossire, auquel me lie une cordiale amitié datant de nos années d'études, en tant que collègue et Zofingien.

Aujourd'hui et devant vous, je pourrai quelque peu me résumer en parlant de l'aménagement national, mieux que ce n'aurait été possible plus tôt et ailleurs. En effet, chez vous à Genève, dans la ville du général Dufour, l'idée de l'organisation de l'espace s'est, depuis longtemps déjà, exprimée en un urbanisme largement conçu.

Je pourrai donc baser mon exposé sur des idées qui vous sont familières et qui, chez vous, sont déjà en train de se réaliser : c'est-à-dire l'aménagement national comme suite logique de l'urbanisme ou, en deux mots : la coordination de l'ensemble des plans des villes et communes en un aménagement de la région et du pays tout entier, dans le but d'une utilisation rationnelle du sol.

Notre pays comporte des zones productives et des zones improductives. Les unes et les autres doivent être mises en valeur et rentrent donc dans le cadre de l'aménagement national. Les régions stériles de haute montagne sont également utilisées, soit pour produire de l'énergie électrique, soit pour établir des voies de communications routières ou ferroviaires. S'il m'arrive donc de les distinguer, ce n'est pas qu'elles soient localisées. En effet, chacun des éléments de l'aménagement national est réalisé dans chacune de nos vallées. Ces éléments, au nombre de quatre, sont :

Tout d'abord l'*espace nourricier*, qui fournit les matières premières. Il s'agit ici des régions réservées à l'élevage, à l'agriculture, à la sylviculture, à la chasse et à la pêche, à l'utilisation des forces hydrauliques, à l'exploitation des mines.

Ensuite, l'*espace de la production*, consacré à l'industrie et à l'artisanat.

Puis l'*espace de liaison*, occupé par les routes, voies ferrées, canaux, ports, aérodromes, lignes à haute tension, etc.

Enfin l'*espace habité*, qui comprend les établissements isolés ou agglomérés, urbains ou ruraux, donc la ville, le village, la ferme.

Jusqu'à maintenant, on a ignoré chez nous la nécessité organique de l'aménagement de notre sol. Son développement, sa croissance pour ainsi dire, ont été laissés au hasard. Je me permettrai de comparer cet état de choses à un jardin où les roses croîtraient à côté des chardons, où le lierre étoufferait les jeunes arbres, où les violettes, secrètes de nature et difficiles à trouver, perdraient toute chance de vie, envahies par les mauvaises herbes poussant à leur gré. Dans ce jardin, il manque la main ordonnatrice du jardinier.

Considérons tout d'abord les villes et leur ordre de grandeur et étudions les conséquences de l'absence de méthode :

Pour l'ensemble de la ville, elle se traduit premièrement par une *élévation du coût de la vie*, une plus grande difficulté à se ravitailler, une augmentation des frais d'administration.

Puis, au point de vue *hygiénique*, les grandes villes constituent un obstacle à l'action bienfaisante du soleil. Elles ne permettent pas le renouvellement de l'air. L'alimentation en eau potable rencontre aussi les plus grandes difficultés. Il y a, par exemple, dans la Ruhr, des villes où la même eau filtrée se consomme sept fois successivement. Le bruit et le trafic font aussi beaucoup trop de victimes.

Considérons aussi le point de vue éthique, social et économique. Dans les villes où trop d'habitants vivent trop près les uns des autres, l'approvisionnement est rendu plus difficile. Plus la ville est grande et plus sa population est dense, plus ses services de ravitaillement

seront exposés aux difficultés, l'approvisionnement de quelques centaines de milliers d'habitants dépendant de quelques voies de communications seulement. Des jardins potagers, par contre, déchargeraient les services d'approvisionnement et procureraient aux familles une occupation saine pour le corps et l'esprit. Mais plus l'agglomération s'accroît en dimensions et en densité, plus l'habitant s'éloigne de la terre et de la nature.

Les grandes villes n'ont pas de jardins, mais bien des casernes locatives de cinq étages et plus, manquant de confort. C'est ce qui engendre la prolétarisation et nourrit la criminalité. Une trop forte concentration d'ouvriers favorise la formation de foyers d'agitation, qui se manifestent surtout en période de chômage. La littérature, le cinéma nous ont décrit bien souvent déjà la misère des grandes villes et la désolation des districts miniers. Mais il n'y a pas que les dommages d'ordre hygiénique et social causés par l'hypertrophie et la trop forte densité des villes. Nous devons aussi prendre en considération les questions pratiques relatives aux dimensions maximum d'une entreprise industrielle. L'expérience prouve que la limite supérieure se trouve vers trois mille ouvriers.

Un urbanisme rationnel permettrait aussi de lutter contre les à-coups trop violents des crises.

En outre, une grande ville, construite sans méthode, manque de *verdure*. Ou, si elle en a, elle est trop éloignée. On n'est parvenu que très rarement à créer des zones de verdure à l'intérieur des villes et à relier leur centre à la campagne par des parcs. Conserver les vieux monuments de valeur est aussi tout un problème. Quand on a commencé à s'occuper d'urbanisme, c'est souvent d'une manière très superficielle et irréfléchie qu'on a sacrifié un monument à la facilité de la circulation. On a ainsi perdu à la légère une foule de témoignages de notre civilisation.

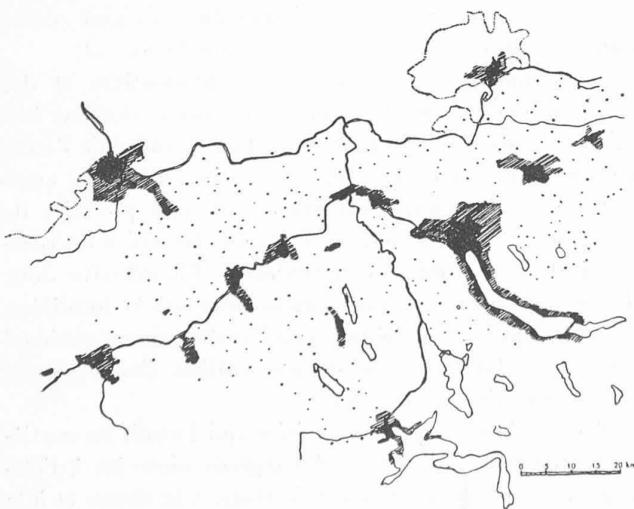


Fig. 1. — Représentation schématique du développement des zones urbaines et mi-urbaines. Région du plateau suisse telle qu'elle se présenterait en l'an 2000 environ si l'on fait abstraction de tout plan d'aménagement.

En noir : régions urbaines et mi-urbaines en 1941.  
Hachurées : régions urbaines et mi-urbaines en 2000.

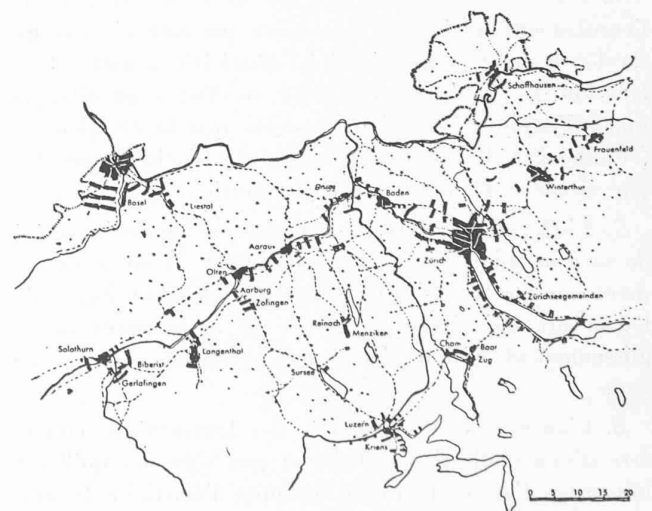


Fig. 2. — Représentation schématique d'un plan d'aménagement pour zones urbaines et mi-urbaines. Région du plateau suisse. Plan du développement jusqu'en l'an 2000 environ (à comparer à fig. 1).

Les plantes croissent vers la lumière et l'espace libre, les minéraux cristallisent dans des systèmes déterminés. La construction de nos villes, par contre, s'est faite par extensions successives, au petit bonheur, dans des directions quelconques et sans système général. Déjà les hésitations qui se manifestèrent au milieu du siècle passé, dans la discussion sur l'emplacement des gares, prouvent l'absence de volonté constructrice. Les spéculateurs furent seuls à en tirer profit. Il s'en suivit un déplacement des centres urbains, d'où résulta une plus-value de certains terrains. D'autres, par ailleurs, furent dévalorisés. Ainsi se reflète chez nous le tableau de l'extension des grandes villes étrangères. Autour des gares nouvellement construites, et même autour de celles qui n'étaient encore que projetées, poussèrent de fastueux palais qui rapportèrent des millions. Après quelques années déjà, le tracé et la largeur des rues s'avèrent insuffisants, même défectueux, parfois. Les liaisons avec les anciens quartiers ne jouaient pas ; et on n'avait pensé ni à s'adapter à l'ensemble, ni aux futures extensions.

Un coûteux replâtrage commença. Il fallut percer de nombreuses artères dans les pâtés de maisons déjà construits. Les expropriations, constructions et reconstructions, les changements aux conduites et aux voies de tramways sont à l'ordre du jour. Ces transformations constantes ont, en cinquante ans, englouti des sommes égales aux frais d'une guerre !

Comparons maintenant ces erreurs, dues à l'imprévoyance d'une époque où le trafic commença son développement formidable, à la clarté de conception des gouvernements autoritaires du dix-huitième siècle. Ceux-ci surent créer des rues spacieuses, telles que celles de Berne et de Fribourg, l'« Obergrund » à Lucerne, la rue de la Corraterie enfin, dans votre ville. N'est-ce pas la preuve qu'un plan bien conçu suffit à satisfaire les exigences de l'avenir ?

On traduit volontiers l'extension des villes suisses par l'expression de « fusion des communes rurales ». La ville et les communes voisines, accrues par le commerce, ont commencé à s'étendre jusqu'à ce que la périphérie de la ville rencontre le village. Les constructions urbaines et rurales se sont dès lors entremêlées. Ce nouveau problème a été résolu comme les précédents. On a incorporé simplement le village à la ville, et le « citoyen toujours à l'avant-garde du progrès » s'est réjoui de l'augmentation des citadins. Chaque essor économique a conduit à l'extension des villes qui ont le bonheur de posséder des patrons entreprenants et des ouvriers habiles. Malheureusement, leur extension a manqué souvent de bases mûrement pesées. Au lieu de s'agrandir et de pénétrer avec méthode, on colla, sans se gêner et sans réfléchir village après village à la ville. Et celle-ci s'étendit sur le terrain comme une tache sur le papier buvard.

D'autre part, déjà le réseau des voies de communications fut construit selon des principes erronés et inorganiques. La « politique ferroviaire » suisse des derniers

cent ans s'inspira, hélas, plus souvent de *vœux politiques* que de *règles techniques et économiques*.

Je vais essayer de vous citer quelques exemples à l'appui qui vous prouveront combien d'erreurs les intérêts particuliers et l'absence de méthode ont, encore ici, fait commettre. C'était après l'inauguration de la ligne de Zurich à Baden, en 1847. Le Conseil fédéral avait demandé l'avis de deux experts anglais, Robert Stevenson et Henry Swingburne. Ceux-ci s'étaient prononcés nettement pour la construction et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, plutôt que par les compagnies privées. Mais Alfred Escher, conseiller communal de Zurich, fit échouer le projet fédéral basé sur cette expertise. Les concessions furent accordées par les cantons ; et ce n'est que 25 ans plus tard qu'on reprit l'idée d'un rachat qui aboutit grâce au slogan : « Les chemins de fer suisses au peuple suisse ».

Le peuple suisse fit ainsi un coûteux héritage. Si, au lieu d'un particularisme étroit et du matérialisme de spéculateurs avides, la clairvoyance avait triomphé vers 1850, la prospérité des C. F. F. aurait été plus rapide.

Voici donc quelques exemples caractéristiques : Près de Soleure, la ligne d'Olten à Bienne franchit trois ponts ; on aurait pu les éviter en expropriant le domaine d'un Soleurois influent. Les raisons sont les mêmes, paraît-il, pour la jonction d'Interlaken-Est et Ouest. Les gares en cul-de-sac de Zurich et de Lucerne compliquent énormément la tâche des urbanistes modernes. Elles entraînent, de plus, une dépense inestimable d'énergie, de travail et d'argent ; on aurait pu l'économiser en construisant des gares de passage, qui auraient évité de longs stationnements aux rapides internationaux. Leur transformation n'est plus possible à Zurich. A Lucerne, elle ne l'est qu'au prix de millions, sans améliorer sensiblement la situation fondamentale. A Berne, la disposition tortueuse des voies est également peu satisfaisante.

Nous devons songer prochainement à une révision approfondie du plan des communications de notre pays. Il se peut qu'elle nous amène à supprimer certaines lignes, auxquelles on pourra substituer des trolleybus, pour autant que les conditions locales le permettront.

Quelques mots, maintenant, sur le *trafic routier*.

Ici également, on manque d'idées claires. Le classement des routes est insuffisant. Faut-il, oui ou non, éviter les agglomérations ? Les tronçons se succèdent d'un canton à l'autre et ne se ressemblent pas même par leurs largeurs. Voici déjà longtemps que la Société suisse des routes automobiles s'efforce de créer les grandes communications Genève—lac de Constance et Bâle—Chiasso. Il ne s'agit pas, entendons-nous, d'établir des autostrades pareilles à celles des pays voisins du nôtre. Mais il faut rendre nos paysages accessibles aux touristes.

Pourtant, les discussions qui s'élèvent encore lorsqu'on veut en venir aux réalisations, montrent qu'une politique routière n'existe pas et qu'il faudrait un organe capable de trancher certains différends.

Si l'aménagement du réseau ferroviaire obéit à des exigences de politique régionale, celui du réseau routier dépendit par contre de la situation — je dirais presque de la conjoncture — économique momentanée des différentes régions du pays.

Les débats actuels autour des dispositions constitutionnelles réglementant le transport des marchandises — lutte entre le rail et la route — n'auraient certainement jamais existé si on avait tenu compte de la coordination dans le diagramme technique rail-route.

Voici donc une raison de plus pour examiner et traiter les projets de voies navigables en relation avec les autres modes de transport, et surtout dans le cadre de l'aménagement national.

Comme je vous l'ai exposé tout à l'heure, la *conservation de notre espace nourricier* et l'extension des villes sont deux problèmes étroitement liés qui demandent à être traités par rapport l'un à l'autre.

En 1930, sur environ quatre millions et demi d'habitants que comptait notre pays, il y en avait 1 238 000 dans les villes de plus de 10 000 âmes. A elles seules, Zurich, Bâle, Genève et Berne comptaient ensemble 750 000 habitants. Les citadins sont trop nombreux ; et il n'en résulte pas seulement toutes sortes d'inconvénients, que je vous ai déjà signalés, à propos de l'urbanisme. C'est la santé générale de notre peuple qui en souffre, et le législateur doit lutter par tous les moyens contre l'envahissement du pays par les villes. Il s'agirait de placer les agglomérations aux endroits les plus habitables, sans pour autant nuire à l'agriculture ; il faudrait les distribuer, non plus le long des routes principales, mais dans des lieux plus tranquilles ; enfin, il faudrait construire les maisons en files, avec jardins, plutôt que de les semer sur de grands espaces ou de les concentrer sur un point.

Je voudrais voir créer, autour des grandes villes, des « villes satellites », rationnellement construites, qui seraient séparées du centre par des parcs et par des bois (fig. 3 et 4). Cette zone circulaire, interdite à la construction, assurerait la verdure, le soleil, la lumière et l'air respirable.

S'il me fallait maintenant définir les différentes tâches de la réalisation de l'aménagement national, j'en ferais

l'énumération suivante : conserver, perfectionner, corriger, continuer, réserver et répartir.

Dans l'aménagement national, la première question sera toujours : *Où aménager ?* Ce n'est qu'ensuite qu'on se demandera : *Comment aménager ?*

Tandis qu'une construction nouvelle se base sur un programme concret, une transformation doit tenir compte de ce qui existe déjà, et la liberté d'action s'en trouve entravée.

Mais les conditions sont encore bien différentes lorsqu'il s'agit d'un *système d'aménagement à longue vue*, dont la réalisation s'étend sur une période de cinquante ou cent ans.

En choisissant l'instrument chargé de la réalisation de l'aménagement national, il y a lieu tout d'abord de se décider entre la création d'un *organisme actif* ou d'une *instance consultative*.

Que nous faut-il ? *Des créateurs et des chefs ?* Ou des *employés d'un office d'information ?* Ces derniers sauront certainement donner un excellent renseignement — sans aucun engagement.

Bien entendu, je me rallie à la première solution qui garantit un développement vivant.

La première instance à créer est une *Association pour l'Aménagement National*. Il s'agit là d'une institution à caractère économique mixte, appelée à succéder à l'actuelle commission pour l'aménagement national. Elle comprendra des représentants de la Confédération, des cantons et communes, de diverses associations et des membres particuliers. A ce propos, je rappellerai l'existence d'associations du même genre, telles que la « Ligue pour la protection de la Suisse pittoresque », l'Union suisse des professionnels de la route, et d'autres encore.

Les buts de l'Association pour l'Aménagement National sont définis comme suit à l'article 2 de ses statuts :

L'Association a pour but de servir l'aménagement national soit par ses propres études, soit par une étroite collaboration avec les administrations fédérales, cantonales et communales appelées à s'occuper des questions d'aménagement et d'utilisation du sol, ainsi qu'avec les instituts et organisations scientifiques et économiques...

On créera ensuite des *commissions d'aménagement régional*, également de caractère économique mixte, puis,

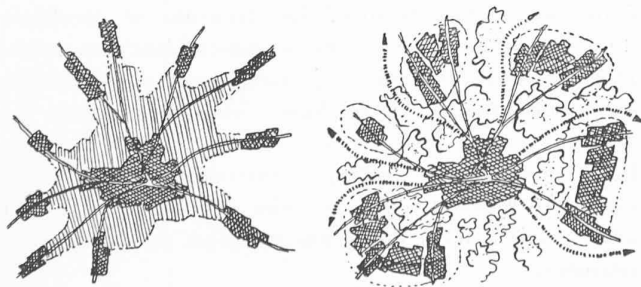


Fig. 3. — Représentation schématique du développement d'une ville selon deux conceptions différentes.

A gauche : conception fautive, simple annexion des agglomérations voisines. A droite : conception exacte, les communes voisines constituent de nouveaux centres urbains séparés de la ville principale par des régions de verdure.

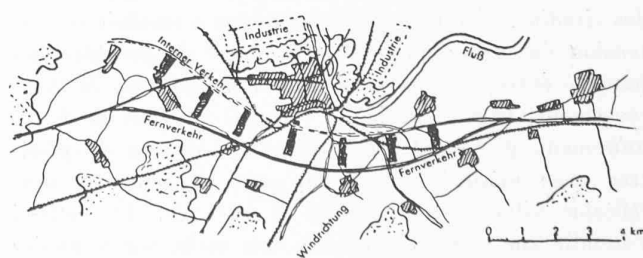


Fig. 4. — Développement judicieux d'une ville.

L'agglomération primitive ne croît pas indéfiniment. On répartit les nouvelles constructions en des ensembles satellites de moindre importance ; les industries restent proches des zones d'habitations mais en sont séparées par de la verdure.

toujours dans l'ordre chronologique, un *Bureau central investi des compétences nécessaires*.

Puis, on établira des *bureaux d'aménagement dans les régions*.

A ce moment, il s'agira de régler deux questions : d'une part, celle de la *participation des pouvoirs publics aux frais* et, d'autre part, celle des *compétences à donner* aux organes chargés de la réalisation.

Enfin, la Confédération, les cantons et les communes devront prendre certaines *mesures législatives* en vue de l'*aménagement national et régional*.

J'en viens à présent à esquisser brièvement les attributions des bureaux régionaux d'aménagement. Les travaux analytiques comprennent :

1. Les plans d'inventaire des communes ;
2. La représentation de la région.

Dans ces travaux, il faut tenir compte des facteurs suivants :

Le climat, les cultures, la population, l'industrie et l'artisanat, l'économie électrique, le trafic, l'approvisionnement, le délasserement, le tourisme, la protection de la nature et des sites.

Les travaux analytiques seront suivis d'une synthèse : le *plan d'utilisation*, qui n'est rien de moins qu'un *plan idéal du pays*. Il répartit l'espace selon son utilisation et sa destination.

L'ensemble des plans régionaux d'utilisation forme le *plan directeur* pour le pays entier. J'ai intitulé ce plan « plan directeur » pour bien marquer son caractère.

Quant aux bases légales de la réalisation de l'aménagement national, elles se trouvent dans l'application consécutive de l'article 702 du Code civil. Cet article dit :

Est réservé le droit de la Confédération, des Cantons et des Communes d'apporter, *dans l'intérêt public*, d'autres restrictions à la propriété foncière...

Toutefois, pour réaliser cet ordre et cette répartition de notre espace, il est indispensable d'y apporter une foi ferme en l'aménagement national. Les ingénieurs et architectes sont appelés à être les porteurs de cette idée, et il dépend d'eux que notre peuple ne tarde pas à reconnaître qu'il s'agit là d'une œuvre d'intérêt public. Et je terminerai, Messieurs, en exprimant le vœu que chacun de vous agisse dans ce sens et au mieux des intérêts de l'aménagement national !

## SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

### La création d'occasions de travail.

*La circulaire suivante vient d'être adressée à tous les membres de la S. V. I. A. et de l'Association amicale des Anciens Elèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.*

Monsieur et cher Collègue,

Notre situation économique est un sujet qui nous préoccupe tous. Nos autorités fédérales, conscientes de l'importance de cette question pour notre avenir, ont entrepris une action de grande envergure pour assurer des possibilités de travail étendues. La S. I. A. a été appelée à collaborer de façon

marquée aux études en cours, où le problème de l'après-guerre joue un rôle essentiel.

De là est né le plan Zipfel qui fait l'objet de fréquents articles dans nos quotidiens, et qui fixe les grandes lignes de l'action sur le plan national. Il nous paraît indiqué, parmi des caractéristiques diverses d'en faire ressortir le trait suivant qui est primordial : Demain, plus que jamais, il ne saurait être question d'imposer à l'Etat des tâches nouvelles. Il convient, au contraire, que le rôle principal soit joué par l'économie privée et par les cantons. Une direction sur le plan fédéral aura sa tâche limitée à une coordination intelligente.

Il est donc nécessaire que chaque région contribue à cette construction de bas en haut. De toute évidence, les réalisations qui découleront de ces efforts conjugués prendront corps dans les régions qui les auront étudiées et proposées. Chaque région sera servie dans la mesure de la contribution qu'elle aura apportée.

Comme la S. I. A. sur le plan fédéral, il est du devoir de la S. V. I. A. de prendre la tête de ce mouvement sur le plan cantonal vaudois ; c'est pourquoi, dans l'assemblée générale du 5 décembre 1942 vous avez pris la décision de créer une commission d'étude chargée d'élaborer un plan pour notre canton, commission que nous appellerons par la suite « *Commission S. V. I. A. des occasions de travail* » pour la discriminer d'autres organes où nous sommes appelés à collaborer.

Au début de son œuvre, cette commission tient à faire une consultation aussi large que possible auprès des membres de la S. V. I. A.

En effet, ses investigations doivent porter sur les possibilités de travail futures dans des domaines très divers tels que : architecture, génie civil, génie rural, mécanique, électricité, chimie, transports, communications, etc.

Les idées susceptibles de créer des possibilités de travail sont d'ordre très divers : elles touchent à l'urbanisme, au développement de nos villes, bâtiments publics et privés, et de notre réseau de moyens de transports ; à l'organisation du travail dans l'industrie et l'artisanat, au perfectionnement des produits, aux fabrications nouvelles, aux débouchés nouveaux de nos industries.

Chaque membre de la S. V. I. A. est instamment prié de faire part de ses suggestions, qu'elles soient d'ordre très particulier ou d'ordre général, qu'elles intéressent une question limitée ou posent des problèmes nouveaux d'une certaine envergure.

En effet, le problème est si vaste et d'une importance telle que la collaboration de tous ceux qui ont à cœur l'avenir de notre canton est indispensable. La prospérité future de la profession dépend d'ailleurs, dans une large mesure, directement du programme de travaux qui sera élaboré et ouvrira la voie des réalisations.

Les suggestions reçues seront examinées par la commission qui se réserve de faire appel à la collaboration de leur auteur pour en poursuivre l'étude.

Nous comptons que chacun, quelle que soit sa situation dans la profession, voudra bien nous faire bénéficier de ses idées, de ses connaissances, de ses expériences, afin de donner à l'œuvre entreprise le maximum d'efficacité.

Nous vous prions donc de nous faire part de vos suggestions *avant le 30 avril* à l'adresse : M. P. Meystre, ingénieur, Président de la S. V. I. A., Service de l'Electricité, Lausanne.

Veuillez croire, Monsieur et cher Collègue, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Pour le Comité de la S. V. I. A.

Le Secrétaire, LERCH.      Le Président, P. MEYSTRE.

## DIVERS

### Colloque de physique de Lausanne.

Sous le nom de Colloque de physique de Lausanne, il a été créé dernièrement une organisation ayant pour but le développement de la physique dans les milieux universitaires, scientifiques et industriels. Cherchant à grouper tous ceux qu'intéressent, à titre professionnel ou par simple goût culturel, les problèmes de physique étudiés actuellement, le