Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 86 (1960)

Heft: 17

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: 12.07.2025

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

aucun compartiment topographique. C'est ainsi que, de l'avis du jury, une collaboration intercommunale sur le plan urbanistique apparaît absolument indispensable, de façon toute générale, pour permettre un développement organisé de l'agglomération renanaise.

4. *Circulation des piétons*

Dans ce domaine, l'idée la plus intéressante apportée par le concours est celle de la terrasse supérieure mentionnée ci-dessus. Cette idée peut être éventuellement développée et étendue par l'étude d'une plateforme prolongeant à niveau cette terrasse, enjambant le faisceau des voies C.F.F. et se raccordant à un aménagement à deux niveaux de la place de la Gare.

C'est en effet à ce point de vue que l'insuffisance actuelle des liaisons nord-sud est la plus marquée. Pour y parer de façon plus immédiate, on peut envisager une amélioration du passage souterrain existant au droit du bâtiment de la Gare, d'une part en cherchant à remplacer les escaliers d'accès nord et sud par des rampes d'un parcours plus aisé, d'autre part en rendant ce passage en lui-même attrayant par l'installation de vitrines, de kiosques ou même de boutiques constituant un élément de vie et d'animation.

C. Zoning

Il paraît souhaitable d'organiser le développement de la partie centrale de Renens de manière à en éloigner progressivement l'habitation au profit des locaux administratifs et commerciaux.

Il ne semble pas que, dans le périmètre considéré, une extension de la zone industrielle soit possible, ni désirable.

De l'avis du jury, le déplacement et le regroupement des industries installées actuellement dans le périmètre, vers d'autres régions du territoire communal, semblent recommandables et réalisables. L'autorité communale pourrait chercher à les faciliter en mettant à disposition, dans la mesure de ses possibilités, les terrains nécessaires à cet effet. Il conviendrait, en contrepartie, qu'elle s'efforce d'obtenir, à l'occasion de tels déplacements, par voie d'échange ou d'acquisition, la propriété des parcelles actuellement occupées par des locaux industriels à proximité du futur centre urbain.

D. Implantation des batiments et composition des volumes

Il semble au jury que des immeubles de grande hauteur soient concevables dans le cadre d'un aménagement entièrement nouveau du centre de l'agglomération, moyennant la création d'espaces suffisants et proportionnés entre les constructions.

E. Conclusions générales

En résumé, le jury recommande à l'autorité communale de Renens l'examen et l'étude des problèmes particuliers suivants :

a) Etablissement d'un nouveau plan directeur du centre de Renens, dans le sens des considérations qui précèdent.

b) Etude comparative du prix de revient de la voie de transit est-ouest par la rue de Lausanne d'une part, et par la route cantonale n° 151 déviée, avec exécution en tranchée couverte, d'autre part.

c) Etude, en liaison avec l'Etat, de la réalisation de la route cantonale n° 151 déviée (date et mode de réalisation, procédure, frais).

d) Etude, en liaison avec les C.F.F., de l'amélioration du passage souterrain nord-sud, du passage inférieur à piétons aboutissant au Rond-Point, et du déplacement éventuel de la halle aux marchandises.

e) Etude, en liaison avec les communes de Chavannes et d'Ecublens, d'un plan d'alignement et d'un plan de quartier (en plan et dans l'espace) pour la place de la Gare et les quartiers au sud de celle-ci.

f) Recherche de groupes commerciaux intéressés à un établissement au centre de Renens, en vue d'étudier avec eux l'aménagement d'un centre urbain moderne, par la collaboration des pouvoirs publics et de l'initiative privée.

g) Refus des permis de transformation ou reconstruction de bâtiments privés pouvant entraver la réalisation du plan directeur du centre urbain.

h) Selon les possibilités, acquisition des terrains devenant disponibles dans le centre, notamment à l'occasion du déplacement d'industries existantes.

* * *

Conformément à l'article 33 des normes S.I.A., le jury passe à nouveau en revue tous les projets éliminés. Il procède ensuite au classement et décide à l'unanimité d'attribuer les prix suivants :

1er prix, projet « Core », 3000 fr. ; 2e prix, projet « Zazie », 2800 fr. ; 3e prix, projet « Le Vert », 2600 fr. ; 4e prix, projet « Ibicus », 2400 fr. ; 5e prix, projet « Phœbé II », 2200 fr. ; 6e prix, projet « Akoepi », 2000 fr.

Ayant ainsi arrêté ses conclusions, le jury procède à l'ouverture des enveloppes, qui révèle les noms des lauréats suivants :

1er prix : projet « Core », M. *William F. Vetter*, architecte, Lausanne.

2e prix : projet « Zazie », M. *Roland Willomet*, architecte, Renens, et MM. *Michel Weber* et *Nicolas Petrovitch-Niegoch*, *René Vittone* et *Guido Cocchi*, *Léopold Veuve* et *Alain Décoppet*, architectes, Lausanne.
Collaborateur : M. Charles Bachofen, architecte.

3e prix : projet « Le Vert », M. *Arnold Pahud*, architecte, Lausanne.
Collaborateurs : Mme Georgette Pahud ; M. Jacques Chatelan.

4e prix : projet « Ibicus », M. *Achille Gasser*, architecte, Renens-Lausanne.

5e prix : projet « Pœhbé II », M. *C.-A. Ledermann*, ingénieur civil, Lausanne.

6e prix : projet « Akoepi », M. *Paul Lorenz*, étudiant architecte à l'EPUL, Lausanne.

DIVERS

L'Inspection fédérale des travaux publics s'appelle désormais « Service fédéral des routes et des digues ».

La date du 21 juin 1960 est marquée par l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les routes nationales. En même temps, l'Inspection fédérale des travaux publics change de dénomination pour s'appeler *Service fédéral des routes et des digues*.

C'est en 1870 que l'inspection fédérale des travaux publics fut créée dans sa forme actuelle. Cependant ses origines datent d'une époque beaucoup plus ancienne, ce dont témoignent les chroniques de la Linth. Bien qu'il eût été question de ce travail en 1784 déjà, la Diète ne prit qu'en 1805 un arrêté plaçant la correction de la Linth, considérée comme une entreprise d'utilité publique, sous la protection et la haute surveillance de l'autorité fédérale. A cette fin, elle s'adressa aux citoyens de la Confédération, les invitant à adhérer à cette entreprise créée pour le bien et pour l'honneur de toute la nation. C'est dans ce même esprit de solidarité confédérée que fut également préparée la correction des eaux du Jura qui, conjointement avec l'ouvrage de la Linth, semble avoir contribué dans une large mesure à l'admission de l'article 21 (aujourd'hui article 23) dans la constitution fédérale de 1848. En vertu de cet article, le Conseil fédéral est habilité,

comme on le sait, à construire ou à subventionner des ouvrages d'intérêt public général.

De 1848 à 1870, la Confédération accorda, de cas en cas, des subventions pour des corrections de cours d'eau ; mais c'est à partir de 1871 seulement, que les endiguements de torrents furent reconnus comme étant des travaux d'un intérêt national et qu'ils furent soumis à la haute surveillance de la Confédération. Après 1848 le service des constructions fut tout d'abord confié au Département des postes et des constructions de cette époque ; il passa ensuite au Département de l'intérieur lors d'une réorganisation administrative. Les tâches toujours plus nombreuses incombant à ce service exigeaient des connaissances professionnelles particulières notamment dans le domaine des corrections de cours d'eau ; cette situation provoqua en 1870 la création, au siège du Bureau des constructions du Département de l'intérieur, d'un service technique spécial, à savoir l'Inspection fédérale des travaux publics. Ce nouvel organisme se vit également confier tous les pouvoirs en matière technique ressortissant à la haute surveillance des routes et des ponts.

Le premier inspecteur fédéral en chef fut désigné en la personne d'*Adolf von Salis*, passé maître dans l'art des corrections de cours d'eau et des endiguements de torrents en Suisse ; vingt ans durant (1871-1891), il lui fut permis de jeter les bases qui aujourd'hui encore, après un siècle bientôt, peuvent dans bien des cas servir encore de directives. Ceux qui lui succédèrent furent *Albert von Morlot* (1891-1918), *Leo Bürkly* (1918-1927), *Alexandre von Steiger* (1927-1939), *Walter Schurter* (1940-1954), *Arnold de Kalbermatten* (1955-1956) et dès 1957, le titulaire actuel qui est le septième inspecteur en fonctions.

Au cours des premières décennies de l'existence de l'Inspection fédérale des travaux publics, on entreprit en premier lieu des travaux considérables de régularisation de cours d'eau ou tout au moins on en jeta les bases. En comparant l'aspect des vallées d'autrefois, tel que le reproduisent d'anciennes gravures ou cartes, à celui qu'elles présentent aujourd'hui, où les marécages déserts et les landes incultes d'alors ont fait place à des champs fertiles, à des vergers et à des colonies prospères, on se rend compte que ces premières corrections de cours d'eau constituaient véritablement des œuvres d'une importance nationale. A titre d'exemples, il convient de nommer les corrections du Rhin, du Rhône, de l'Aar, de la Limmat, de la Reuss, du Tessin, de la Töss ainsi que la première correction des eaux du Jura ; il faut y ajouter les endiguements de torrents perfides, tels que la Maggia, la Nolla, la Grosse Schlieren, la Gürbe, pour n'en citer que quelques-uns. Dans le domaine de la construction routière, l'activité de l'Inspection fédérale des travaux publics fut placée durant les premières décennies de son existence sous le signe de la construction des routes alpestres dont l'achèvement était proche. Les routes construites durant cette période avec l'aide financière de la Confédération permirent de franchir les cols de Bellegarde, du Lukmanier, du Grimsel, de l'Umbrail et des Centovalli ; il faut aussi mentionner la route de la rive droite du lac des Quatre-Cantons, celle de la rive droite du lac de Thoune, la Landwasserstrasse et d'autres voies de communication moins connues dans la région des Alpes et des Préalpes.

Aux trois premières décennies qui représentent une époque de travail de pionniers, succédèrent une trentaine d'années plus calmes consacrées à la consolidation et à l'amélioration des premiers aménagements. Après avoir écarté, grâce aux corrections de cours d'eau, la menace que les hautes eaux faisaient peser sur de vastes régions, il fallut procéder à l'assèchement des contrées correspondantes en y créant des canaux d'assainissement. Pour parer au danger toujours latent de voir des terres fertiles recouvertes par des éboulis provenant de coulées ou des alluvions entraînées par les eaux torrentielles, certains ouvrages de protection furent poussés jusque dans la partie supérieure des torrents. C'est aussi à cette époque que se situe la mise en œuvre de la régularisation internationale du Rhin qui englobe les importantes coupures de Fussach et de Diepoldsau ; cette entreprise n'est pas encore achevée. Le standard de vie toujours plus élevé et le développement constant des constructions imposèrent d'autre part des mesures accrues de protection contre le danger des hautes eaux ; aussi fallut-il endiguer de plus en plus même les petits cours d'eau. Considérés séparément, ces ouvrages peuvent paraître insignifiants, mais pris dans leur ensemble, ils sont une belle preuve de l'attachement de notre population à sa terre. Durant cette deuxième période, la construction des routes alpestres a, pour ainsi dire, cessé presque complètement pour prendre, après un court temps d'arrêt, un nouvel essor augurant déjà ce que sera notre époque.

Au cours de la dernière période s'étendant sur trente ans, les ouvrages entrepris dans le domaine des endiguements de torrents furent poursuivis dans tout le pays. Des catastrophes causées par les hautes eaux, des coulées de boue et des glissements de terrains ont constamment imposé de nouveaux endiguements de torrents ; d'innombrables fois l'Inspection des travaux publics est intervenue pour que la Confédération vienne en aide aux régions montagnardes durement touchées ; elle a également eu l'occasion de les faire bénéficier de sa grande expérience dans le domaine de la technique. L'aménagement progressif des forces hydrauliques vers 1930 a valu à l'Inspection — dont le personnel n'a jamais été très nombreux — une tâche entièrement nouvelle, à savoir l'exercice de la haute surveillance sur la construction et l'exploitation des grands barrages et des digues en terre. S'il est permis aujourd'hui aux habitants des vallées de vivre sans crainte au pied de ces importants ouvrages, ils le doivent non seulement aux capacités et à l'expérience des constructeurs suisses d'usines hydro-électriques, mais aussi à l'Inspection fédérale des travaux publics qui, consciente du but à atteindre, a créé, au prix d'âpres discussions parfois, les bases juridiques et l'organisation technique d'une haute surveillance répondant aux exigences actuelles ; son intervention doit s'exercer en particulier là où, faute d'expérience ou par une économie exagérée, des ouvrages seraient projetés qui ne rempliraient pas les conditions d'une sécurité absolue.

C'est le trafic automobile, toutefois, qui plaça l'Inspection fédérale des travaux publics devant de nouvelles et lourdes tâches pendant ces trente dernières années. Dès 1928, elle eut à assurer le contrôle de la répartition

« dite du quart » des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs ; l'arrêté fédéral de 1935 permit d'établir le premier programme des routes alpestres comprenant avant tout la construction de la route du Susten et l'aménagement de la route du Walensee. En 1941, les premières études furent entreprises pour la Suisse en général en vue de l'aménagement systématique du réseau des routes de plaine. Ces études conduisirent en 1950 à l'élaboration d'un programme concret de l'aménagement des routes de plaine et des routes alpestres, programme dont l'exécution se poursuit aujourd'hui encore. Sans vouloir minimiser le grand travail accompli dans le domaine de l'aménagement du réseau des routes principales, il a fallu se rendre à l'évidence que les importantes tâches que représente la construction routière à notre époque ne peuvent être accomplies avec les moyens dont on a disposé jusqu'à ce jour, selon les principes traditionnels. Le Département de l'intérieur a donc estimé qu'il devait prendre en main l'étude du plan d'ensemble du réseau routier de la Suisse en général, ce qui conduisit à prendre de nouvelles dispositions constitutionnelles et législatives sur les routes. En vertu de cette nouvelle réglementation, la Confédération est tenue de garantir l'établissement d'un réseau de routes nationales. L'autorité fédérale ne limite donc plus exclusivement son intervention aux seuls cas où les cantons requièrent l'aide de la Confédération et où elle peut fixer des conditions pour l'octroi de subventions : elle a maintenant des compétences beaucoup plus étendues, c'est-à-dire qu'elle désigne le réseau des routes nationales, en fixe le mode d'aménagement, règle la question de leur financement et établit le programme de construction auquel les cantons sont tenus de se conformer. Les nouvelles tâches qui résultent de cet état de faits ont été confiées à l'Inspection des travaux publics qui a désormais brisé le cadre de ses compétences antérieures comme organe de surveillance. Le moment est donc aussi venu de modifier la dénomination, guère heureuse, d'Inspection fédérale des travaux publics et de désigner le service responsable par un nom qui indique immédiatement et sans ambiguïté l'activité qu'il exerce.

Dans sa nouvelle organisation, le Service fédéral des routes et des digues comprend neuf sections qui ont les tâches suivantes : 1. Planification et étude des projets d'autoroutes ; 2. Construction des autoroutes ; 3. Routes express urbaines ; 4. Trafic et statistique du trafic ; 5. Réseau des routes principales ; 6. Droit, économie et finances ; 7. Service d'inspection ; 8. Questions générales relevant des corrections de cours d'eau ; 9. Grands barrages.

La dénomination et l'organisation de l'Inspection fédérale des travaux publics ont changé ; ce qui demeure, en revanche, c'est la belle tradition de cet organisme qui depuis son origine s'est mis au service de l'aide confédérée et dont l'activité continuera à être axée sur une étroite collaboration entre la Confédération et les cantons.

BIBLIOGRAPHIE

Fonctions hypergéométriques confluentes, par *F. G. Tricomi.* « Mémorial des Sciences mathématiques », fascicule 140. Paris, Gauthier-Villars, 1960. — Un volume 15×24 cm, 86 pages, 5 figures. Prix : broché, 20 NF.

Les fonctions hypergéométriques confluentes — qui contiennent, entre autres, les fonctions de Bessel — se présentent dans plusieurs applications importantes, par exemple dans le problème des deux corps en mécanique ondulatoire, et conduisent à une vision d'ensemble de la plupart des fonctions spéciales ayant un intérêt pratique.

L'étude de ces fonctions a été entreprise dès 1836 par E. E. Kummer, mais c'est seulement au début de ce siècle que l'attention générale se porta sur ces fonctions, après les célèbres travaux de E. T. Whitaker.

La monographie que nous présentons — qui est un résumé d'un livre de l'auteur sur le sujet (*Funzioni ipergeometriche confluenti*, Roma, Cremonese, 1954) — cherche à joindre les avantages de la présentation de Whitaker à la clarté que procure l'introduction de la fonction (φ) de Kummer et celle d'une autre fonction (ψ) qui s'y apparente.

Cette nouvelle théorie des fonctions confluentes a été poursuivie, entre autres, dans les publications du *Bateman Project* et dans la nouvelle édition (6e), qui va paraître, des tables bien connues de Jahnke-Emde, dans la présentation desquelles on lit : « Der Abschnitt über konfluente hypergeometrische Funktionen ist im Anschluss an die bekannten Tricomischen Arbeiten neu gestaltet worden. » Du livre dont cette monographie a été tirée, on a pu dire : « The author... must be complimented on having produced one of the best monographs of this kind in recent years. » (*Bull. American Math. Soc.*, 61, 1955, p. 456-460).

Sommaire :

I. Les équations différentielles des fonctions confluentes et la fonction φ. — II. La seconde solution ψ de l'équation confluente. — III. Propriétés asymptotiques et descriptives. — IV. Cas particuliers et aperçus sur les applications. — Bibliographie sommaire.

Initiation au calcul opérationnel, par *C. Meynart*, ingénieur en chef à la Régie belge des T. T. Editions Eyrolles, Paris, 1959. — Un volume 16×25 cm, 112 pages. Prix : broché, 1300 fr. français.

Le calcul opérationnel (ou calcul symbolique de Heaviside), méthode efficace d'étude des régimes transitoires, est nécessairement de plus en plus fréquemment employé par les chercheurs.

L'étude des régimes transitoires, en effet, s'impose aux ingénieurs et aux physiciens, aux titres les plus divers : surtensions sur les lignes de transport de force, télécommunications, reproduction sonore, élasticité, propagation de la chaleur, etc.

Dans son ouvrage, M. Meynart étudie cette méthode de calcul, afin de mieux faire apparaître les immenses possibilités qu'elle recèle. Ce livre d'initiation est orienté principalement vers les applications du calcul opérationnel à l'électricité. Le niveau des connaissances mathématiques demandées au lecteur est celui des programmes d'études des écoles d'ingénieurs ou des grandes écoles techniques.

Pour l'ingénieur d'études ayant à faire de l'analyse mathématique, et désirant acquérir le maniement d'un instrument mathématique de grande puissance, ce livre pratique constitue une initiation remarquablement adaptée. Il sera également utile aux étudiants en sciences et aux futurs ingénieurs.

Table des matières :

Recherche des transformées opérationnelles. Rappel des éléments de définition de certaines fonctions particulièrement importantes. Propriétés des transformées opérationnelles. Relations et règles opératoires. Rappel des données essentielles relatives aux intégrales de la forme $\int_0^\infty e^{-at} f(t)\, dt$ et aux développements en série classiques. Formulaire opérationnel. Processus opératoire. Le théorème du « développement » de Heaviside et ses applications. Possibilités du calcul opérationnel et conclusions générales.

L'énergie nucléaire, par *Marc Lefort*, docteur ès sciences, chef de travaux à la Faculté des Sciences de Paris. Gauthier-Villars, Paris. — Un volume 16 × 25 cm, 150 pages ; prix : 15 NF.

Ce livre s'est fixé pour but de permettre à un très large public de comprendre en quoi consiste l'énergie nucléaire. Il s'adresse à tous ceux qui s'intéressent à l'essor extraordinaire de la Science moderne mais qui n'ont pas été préparés par des études spécialisées à aborder directement les textes scientifiques.

Dans une première partie, on trouvera, succinctement exposées, les notions d'énergie et de structure atomique. Puis, après avoir indiqué comment s'est révélée, grâce au phénomène de radioactivité, l'existence de l'énergie contenue au sein des noyaux, on explique la découverte des neutrons et des protons et la façon dont ils sont réunis pour former l'édifice nucléaire.

L'utilisation de l'énergie nucléaire pour la production d'électricité en est encore à ses débuts. Les perspectives ouvertes et les premières tentatives sont décrites ainsi que le principe des divers types de centrales et moteurs nucléaires.

Après un chapitre sur les perspectives plus lointaines de la physique nucléaire, on trouvera une étude succincte de la « fusion » et des réactions « thermonucléaires » qui, à des températures de millions de degrés, permettraient de dégager, comme dans le soleil, une énergie encore plus considérable que les réactions de fission.

Ensuite sont traitées les applications de la radioactivité et des radioéléments en médecine, biologie, agronomie, chimie et techniques industrielles.

Le texte est accompagné de schémas nécessairement très simplificateurs, dont le but est surtout d'éclairer les explications plutôt que de décrire réellement les phénomènes.

Table des matières :

Atome, Noyau, Energie « atomique ». — Le noyau atomique. — Les transmutations. — Les grands réacteurs nucléaires actuels. — Les accélérateurs. — L'utilisation de l'énergie nucléaire. — Les réactions thermonucléaires, l'Energie *H*. — L'utilisation des radioisotopes. — Les effets des rayonnements de grande énergie.

LES CONGRÈS

Union internationale des architectes [1]

VIme Congrès

Londres 1961

Règlements

Article premier. — Le VIe Congrès de l'U.I.A. se tiendra à Londres du 29 juin au 7 juillet 1961.

Art. 2. — Le thème du congrès sera le suivant : « Nouvelles techniques et nouveaux matériaux — leur influence sur l'architecture. »

Art. 3. — Les travaux du congrès seront dirigés par un Comité directeur présidé par le président du congrès et composé des membres du Bureau de l'U.I.A. Dans toutes les questions concernant les séances, discussions et conclusions, la décision appartiendra au Comité directeur.

Art. 4. — L'organisation matérielle et technique du congrès sera confiée à un Comité organisateur, désigné par la Section britannique de l'U.I.A.

Art. 5. — Le congrès comprendra :

a) une séance plénière d'ouverture, pendant laquelle seront donnés les résumés des rapports ;
b) trois jours consacrés à des réunions de groupes de travail ;
c) une séance plénière de clôture.

Art. 6. — Chaque groupe de travail sera dirigé par un bureau composé d'un président désigné par l'U.I.A., et d'un secrétaire désigné par la Section britannique de l'U.I.A.

[1] Communiqué transmis par le Secrétariat central de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes*, Zurich. (Réd.)

Art. 7. — Les rapports porteront sur divers aspects du thème du congrès et seront donnés par des rapporteurs invités par le Comité directeur.

Art. 8. — Les rapports devront être expédiés au Comité organisateur, qui les transmettra aux sections nationales qui seront invitées à les commenter. Tous les commentaires devront parvenir à la Section britannique avant le 1er novembre 1960 pour être mis à la disposition des congressistes au moment du congrès.

Art. 9. — Pendant la séance de clôture, le rapporteur général présentera au congrès un rapport final. Avec le concours du Comité de coordination, il présentera à la séance de clôture les conclusions des débats.

Art. 10. — Aucune résolution ne se rapportant pas directement aux thèmes ou aux travaux du congrès ne sera prise en considération.

Art. 11. — Une publication relative aux travaux du congrès sera publiée après le congrès, au plus tard le 31 décembre 1962. Cette publication comprendra les rapports et les commentaires donnés par des personnalités ou des organisations invitées par le Comité directeur, ainsi qu'un résumé des discussions.

Art. 12. — La rédaction de cette publication sera réalisée sous le contrôle de l'U.I.A. par un Comité de rédaction désigné par le Comité exécutif. Son édition sera assurée sous la responsabilité du Comité organisateur.

Art. 13. — Seront admis comme membres ordinaires du congrès :

a) les architectes membres des sections de l'U.I.A. ;
b) les membres des Associations d'architectes des pays non membres de l'U.I.A. ;
c) les invités du Comité directeur.

Art. 14. — Seront admis comme « observateurs » :

a) les délégués des organisations internationales ;
b) les délégués de gouvernements ;
c) les membres des professions associées ;
d) les critiques et les historiens d'art et d'architecture ;
e) les étudiants d'architecture ;
f) les représentants de la presse, écrite et parlée.

Art. 15. — Seuls les membres ordinaires auront le droit de vote. A toutes les séances les décisions seront prises à la majorité des voix.

Art. 16. — Les langues officielles du congrès seront le français, l'anglais, l'espagnol et le russe. Le Comité organisateur pourvoira à l'interprétation simultanée. Pour le texte officiel des conclusions et des résolutions, l'emploi de la langue française sera de rigueur.

Art. 17. — Chaque congressiste pourra prendre la parole dans les discussions des groupes de travail, mais le maximum de temps accordé à chaque orateur sera de cinq minutes, et celui-ci ne pourra prendre la parole plusieurs fois sur le même sujet au cours de la séance à moins que le président n'en décide autrement.

Art. 18. — L'Exposition de l'U.I.A. ainsi que les projets du concours entre étudiants des Ecoles d'architecture organisés par l'U.I.A. seront présentés à Londres pendant le congrès.

Art. 19. — Les ressources du congrès consisteront dans les cotisations des participants et dans les subventions et les contributions qui lui seront versées. Le droit de participation au congrès est fixé comme suit :

1. Membres ordinaires . . . . . £ 18
2. Observateurs (étudiants exceptés) . . . . . £ 18
3. Membres de famille accompagnant les congressistes (conjoints et descendants âgés d'au moins 16 ans, exclusivement) . . . . . £ 15
4. Etudiants. . . . . £ 5

Art. 20. — L'admission au congrès sera gratuite pour deux étudiants d'architecture par Section de l'U.I.A. Les lauréats du concours entre étudiants des Ecoles d'architecture auront la préférence.

Art. 21. — Le droit de participation au congrès permettra aux congressistes d'assister gratuitement à quelques-unes des manifestations du congrès (à l'exception de celles réservées au Comité exécutif, etc.). Il leur permettra aussi :

1° de participer aux visites et aux excursions organisées pendant le congrès ;
2° de participer (à titre onéreux) aux excursions organisées après le congrès ;
3° de recevoir une copie de tout rapport avant le congrès ;
4° d'acquérir à un prix spécial la publication mentionnée à l'article 11 ci-dessus.

Réunion Internationale des Laboratoires d'essais et de recherches sur les Matériaux et les Constructions (RILEM)

Communiqué

Parmi les colloques à organiser par la RILEM on envisage la réalisation d'une réunion internationale pour discuter les problèmes relatifs à l'emploi des calculatrices dans le Génie civil, particulièrement en ce qui concerne :

— analyse de résultats d'essais de matériaux ;
— étude analytique du comportement des structures ;
— interprétation des résultats de l'observation des structures ;
— réalisation de calculs concernant le projet et exécution d'ouvrages.

Il a été prévu, en principe, que ce colloque aurait lieu à Lisbonne, au Laboratório Nacional de Engenharia Civil, peut-être encore en 1961.

Les personnes intéressées à cette réunion ou ayant à faire quelques suggestions sont priées de bien vouloir en aviser le Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Avenida do Brasil, Lisboa-5 (Portugal).

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Groupe professionnel des ingénieurs des Ponts et Charpentes, Béton précontraint

Communiqué

Les publications suivantes ont été mises à la disposition du secrétaire général de la F.I.P., groupe béton précontraint :

Asociacion Española del Hormigon pretensado del Instituto tecnico de la Construccion del Cemento :
Ultimas Noticias sobre Hormigon pretensado, No. 48, 49, 50, 51, 52 (janvier-octobre 1959).

Prestressed Concrete Development Group, Great Britain :

1. Recent developments and applications of prestressed concrete with examples of structures built (traduit de l'allemand), by *H. Wittfoth.*
2. Work on models at the research station of the Cement and Concrete Association, by *R. E. Rowe.*
3. Work on models at Bergamo, by Prof. Dr. *G. Oberti.*
4. The analysis and testing of a type of bridge suitable for medium right spans subjected to abnormal loading, by *R. E. Rowe*, Technical report TRA/292 March 1958.
5. Some tests on the punching shear strength of reinforced concrete slabs, by *G. D. Base*, Technical report TRA/321 July 1959.
6. Some tests on a particular design of reinforced concrete structural hinge by Dr. *G. D. Base*, Technical report TRA/325, Sept. 1959.
7. Comparison of gap- and continuously graded concrete mixes, by *B. W. Shacklock*, Technical report TRA/240 Sept. 1959.

Les publications sus-mentionnées sont déposées chez M. l'ingénieur Henri Perrin, c/o Mirko R. Ros Ing., Asylstrasse 58, tél. 32 13 25 pour consultation par les membres du groupe du béton précontraint. La commande d'exemplaires est acceptée à la même adresse.

Cette documentation ne pourra être empruntée.

Zurich, juin, 1960.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Candidatures

Bally Michel, 1930, ingénieur mécanicien, avenue de Collonges 29, Lausanne, diplômé EPUL 1956.
(Parrains : MM. H. Benoît et L. Borel.)

Di Clemente Lucio, 1930, architecte, chemin de Bonne-Espérance 22, Lausanne, diplômé EPUL 1960.
(Parrains : MM. G. Cocchi et R. Vittone.)

Gross François, 1934, architecte, rue du Midi 18, Lausanne, diplômé EPUL 1960.
(Parrains : MM. M. Magnin et E. Bréaud.)

Jotterand Paul, 1908, ingénieur électricien, La Colline, Aigle, diplômé EPF en 1933.
(Parrains : MM. A. Jaquet et P. Payot.)

Manteuffel-Szöge, Barbara Maria, 1932, architecte, Dent-d'Oche 7, Lausanne, diplômée EPUL 1959.
(Parrains : MM. J.-P. Vouga et Bernard Vouga.)

Tastavi André, 1933, ingénieur mécanicien, avenue Victor-Ruffy 56, Lausanne, diplômé EPUL 1959.
(Parrains : MM. L. Borel et A. Marazzani Visconti.)

Verettas Pierre, 1934, ingénieur électricien, Jolimont 3, Lausanne, diplômé EPUL 1958.
(Parrains : Mme Hamburger et M. E. Juillard.)

Verstraete Pierre, 1926, ingénieur physicien, chemin de Chantemerle 47, Lausanne, diplômé EPUL 1957.
(Parrains : MM. J.-P. Borel et B. Vittoz.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir page 5 des annonces)

INFORMATIONS DIVERSES

Brûleurs à mazout OERTLI

(Voir photographie page couverture)

Les différents modèles de brûleurs à mazout OERTLI pour applications domestiques s'échelonnent sur une gamme de puissances comprises entre 12′ et 680 000 kcal/h. Au-dessus de cette limite, le programme de fabrication s'étend à la catégorie industrielle, avec une série de constructions spécialement étudiées pour les différents types de générateurs actuellement sur le marché. Parmi les innovations les plus marquantes réalisées par l'entreprise OERTLI au cours de ces dernières années, signalons en particulier : les systèmes de réglage progressif à base électronique, le contrôle ainsi que les appareils de protection anticorrosive pour les chaudières, grâce auxquels les retombées de suie sont également supprimées.

Les stations-service OERTLI, établies en centres régionaux, sont actuellement au nombre de quarante.

En Suisse et à l'étranger, la marque OERTLI est devenue synonyme de qualité. L'organisation du service après-vente et le programme de fabrication actuel de cette entreprise couronnent trente années de travail, d'expérience et de recherche dans le domaine des chauffages par les combustibles liquides.

Imprimerie La Concorde, Lausanne