

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 21

Sonstiges

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: 26.11.2024

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

BATIMENT DE LA CONFÉRENCE DU DÉSARMEMENT A GENÈVE

Les autres travaux, serrurerie, menuiserie, vitrerie, lino-leums, sol caoutchouc, installations sanitaires, électricité etc., seront exécutés par différentes maisons de la place.

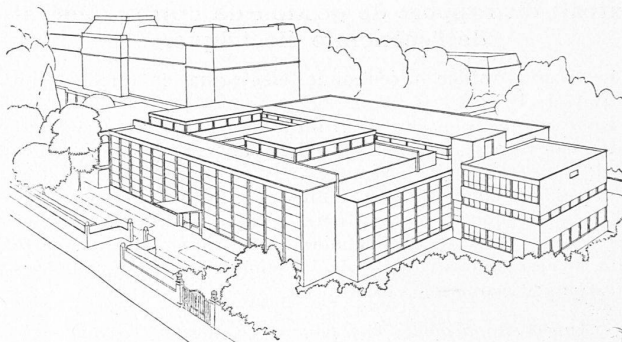
Il est prévu des locaux pour la poste, le télégraphe, la radiophonie et le téléphone, service très important qui met 42 cabines à la disposition des journalistes.

Les constructions en cours, qui ont commencé le 23 juin 1931, doivent être achevées, y compris toutes installations intérieures, le 31 janvier 1932.

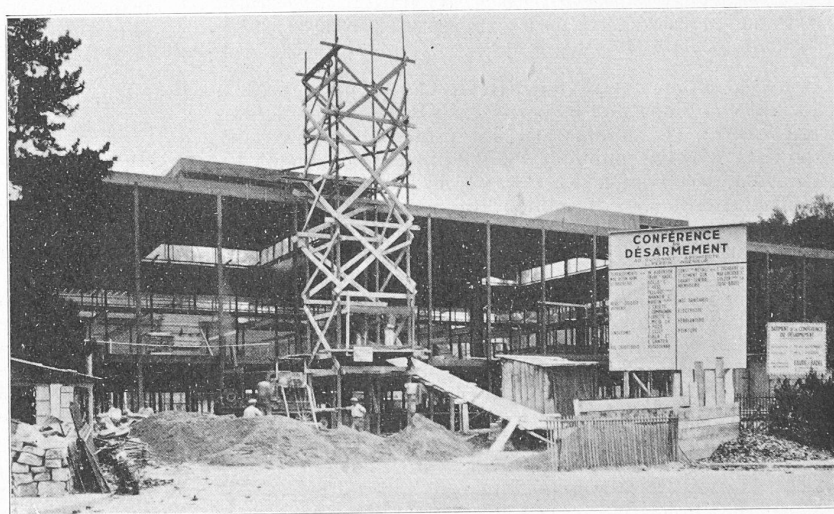
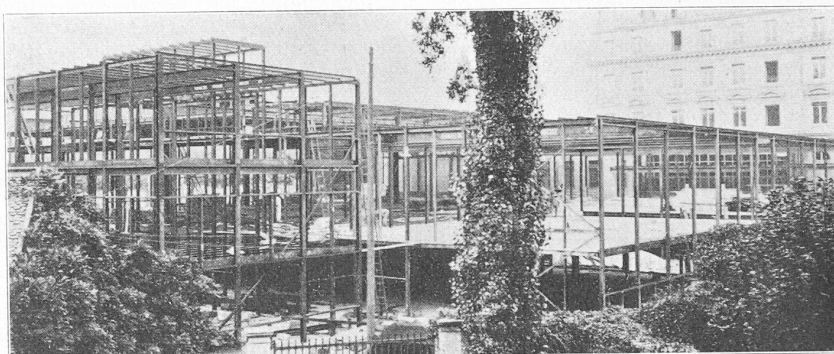
Ces constructions n'ont pas un caractère provisoire. Il est admis, qu'après la Conférence du désarmement elles seront utilisées par le Secrétariat de la Société des Nations auquel elles sont directement reliées.

Câbles électriques à circulation d'huile.

On sait que le diélectrique habituel des câbles à haute tension est du papier imprégné d'un mélange d'huile et de résine, très visqueux à la température ordinaire. Or, cet imprégnant est affecté d'un vice gênant : étant dénué de compressibilité et doué d'un coefficient de dilatation thermique supérieur à celui du plomb, il dilate, sous l'effet des élévations de température, l'enveloppe de plomb et peut même déchirer le papier. Puis, au refroidissement, il se contracte, mais le plomb, en raison de sa faible élasticité, ne « suit » pas, d'où formation de cavités remplies de gaz sous une très faible pression qui compromettent gravement l'isolation du câble et ont assez vite fait de le mettre hors de service. Ces défauts et leurs causes étant bien définis, *Siemens-Schuckert* prit à tâche de les éliminer et y réussit, en substituant à l'imprégnant très visqueux du papier un imprégnant d'une fluidité correspondant à celle des huiles pour transformateurs et en aménageant un dispositif permettant à l'imprégnant de se dilater librement à l'échauffement et exerçant, au refroidissement, une pression sur lui pour l'obliger à remplir tous les vides. Pratiquement, ces principes sont mis en œuvre comme suit : des canaux ménagés dans le câble véhiculent l'huile dilatée dans un réservoir d'expansion muni d'une membrane élastique qui la refoule ensuite dans le câble, lorsqu'elle se contracte pendant le refroidissement. Grâce à ces artifices, non seulement l'isolation permanente du câble est assurée, mais encore sa capacité de transmission est accrue de quelque 60 % et il s'accommode de surélévations de température pouvant atteindre 90° dans l'enveloppe de plomb. Ces heureuses propriétés qualifient le câble à circulation d'huile pour de nombreuses applications, et notamment, pour ré-



Perspective.



Phases de la construction.

soudre, dans beaucoup de cas, le problème ardu de la substitution d'une ligne souterraine à une ligne aérienne.

Il n'est donc pas étonnant que l'emploi de ces câbles se généralise rapidement : le mois dernier, par exemple, *Siemens-Schuckert* a posé, pour le compte du Service de l'électricité de la ville de Zurich, 3977 m d'un câble de ce système à circulation d'huile, destiné à transmettre une puissance de 35 000 kilovolt-ampères, sous 50 000 volts, en courant triphasé, entre les sous-stations de Selnau et de Drahtzug.

D'après la « Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure » du 22 août dernier, il y avait en service 296 km de câbles à circulation d'huile fonctionnant sous 100 000 volts et plus. Ils se répartissaient comme suit : Amérique : 156 km ; Angleterre : 98 km ; Allemagne : 30 km ; Italie : 12 km.

Extrait du rapport de gestion de l'Office fédéral de l'économie électrique.

Le nouvel office d'économie électrique commença son activité le 1^{er} octobre 1930.

En vertu des pouvoirs qu'il lui a conférés, le Département fédéral des postes et chemins de fer a, par une ordonnance du 1^{er} novembre 1930, réparti à titre provisoire les affaires relatives à l'économie hydraulique et à l'économie électrique entre la division du contentieux et le secrétariat, le Service des eaux et l'Office de l'économie électrique. Jusqu'à cette date, le service des eaux s'occupa comme précédemment des questions d'économie électrique.

Approvisionnement du pays en énergie électrique.

Les renseignements suivants concernent toutes les usines électriques, en tant qu'elles livrent de l'énergie à des tiers. Les usines appartenant à des compagnies de chemins de fer ou à des entreprises industrielles ne sont pas mentionnées ici pour le courant qu'elles produisent et qu'elles consomment elles-mêmes. Par contre les livraisons d'énergie faites par ces usines à des entreprises électriques d'utilité publique sont comprises dans les chiffres ci-après.

La statistique se rapporte à l'année hydrologique qui va du 1^{er} octobre 1929 au 30 septembre 1930.

Le tableau suivant mentionne la production effective et totale de l'énergie destinée à des tiers, durant les mois de 1930 et les deux années précédentes.

Année 1.X—30.IX	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Totaux
	en millions de kWh												
1927/28	300 288	299 279	274 301	282 311	317 302	317 324	312 3589						
1928/29	315 312	318 323	274 276	297 317	315 345	346 329	3767						
1929/30	317 300	297 298	266 273	296 330	308 335	330 332	3682						
1930/31	333 316	336	—	—	—	—	—						

Des 3682 millions de kWh distribués dans le pays en 1929-1930, 3511 millions ont été produits par les usines hydro-électriques et 11 millions par les usines thermiques des entreprises d'utilité publique; 129 millions proviennent des centrales appartenant à des chemins de fer ou à des entreprises industrielles et 31 millions furent importés.

La production d'énergie fut de 85 millions de kWh plus faible qu'en 1929. Ce recul affecte exclusivement les exportations, que les usines électriques ont dû sensiblement restreindre par suite du régime défavorable des eaux durant les premiers mois de l'hiver 1929-1930. Il ne fut pas possible de combler ce déficit en été, bien que les circonstances hydrologiques fussent favorables à une forte production; par suite de la crise industrielle, la quantité d'énergie exportée demeura encore sensiblement inférieure à celle de l'année précédente.

Le tableau suivant donne la répartition de l'énergie électrique selon les emplois auxquels on la destinait.

Destination du courant (Energie mesurée aux génératrices)	1928/29	1929/30	Différence	
	en millions de kWh			%
Consommation générale	1883	1957	+ 74	+ 3,9
Traction ¹	214	225	+ 11	+ 5,1
Entreprises chimiques et thermiques spéciales ¹	468	463	— 5	— 1,1
Service de pompes d'accu- mulation	85	78	— 7	— 8,2
Exportation	1117	959	—158	—14,2
Total	3767	3682	— 85	— 2,3

¹ Sans l'énergie qui est produite dans les usines appartenant en propre à des compagnies de chemins de fer ou à des entreprises industrielles.

Malgré le recul constaté dans la production de l'énergie durant la période qui nous occupe, la consommation a augmenté à l'intérieur du pays. L'augmentation atteint 80 millions de kWh. Elle est pourtant plus faible qu'en 1928-1929, année où elle s'élevait à 141 millions de kWh.

Durant le présent hiver 1930-1931, les possibilités de production d'énergie sont bien meilleures qu'en 1929 grâce à un régime des eaux très élevé et à la mise en activité de l'usine de Ryburg-Schwörstadt sur le Rhin.

Les réserves d'énergie disponible dans les bassins d'accumulation étaient, au commencement de l'hiver 1930-1931, de 412 millions de kWh contre 217 millions de kWh à la même époque de l'année précédente. Toutefois, la production n'a pas augmenté dans la mesure où l'aurait permis le régime des eaux. Cependant les mois d'octobre, novembre et décembre 1930 accusaient déjà une augmentation de 71 millions de kWh, par rapport à la période correspondante de 1929.

Exportation d'énergie électrique.

En vertu de l'article 8 de la loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques, les autorisations d'exporter de l'énergie électrique doivent être accordées seulement s'il est à prévoir que cette force ne trouvera pas une utilisation convenable à l'intérieur du pays pendant le temps pour lequel l'autorisation est demandée.

Puisque les quantités d'énergie données comme susceptibles d'être exportées ne trouveront pas, au cours des années prochaines et dans des conditions hydrologiques normales, emploi dans le pays même, nous avons pu, en 1930, répondre favorablement aux demandes d'exportation qui nous furent adressées. Mais nous nous sommes vus obligés de soumettre les plus importantes autorisations d'exporter à la condition que les livraisons d'énergie à l'étranger puissent être réduites jusqu'à 40% des quantités maximales accordées en temps normal, si la production d'énergie diminuait par suite d'une baisse des eaux.

Nous avons, en outre, obligé les usines qui avaient le droit d'exporter à ne pas réduire les livraisons destinées aux clients du pays sans avoir auparavant, et au moins dans les mêmes proportions, réduit les livraisons destinées aux clients étrangers.

La Commission fédérale pour l'exportation d'énergie électrique s'était en 1929 déjà prononcée, en principe, sur les plus importantes demandes d'exportation auxquelles on put faire droit en 1930.

Comme, plus tard, les requérants se déclarèrent d'accord quant aux conditions posées, il ne fut pas nécessaire de convoquer la Commission à nouveau en 1930.

Autorisations accordées et autorisations devenues caduques en 1930.

Il a été accordé 6 autorisations définitives, accusant une puissance totale maximum de 62 651 kW en été et en hiver. Il s'agissait principalement du renouvellement d'anciennes autorisations.

Il a été délivré 8 autorisations temporaires, pour une puissance totale maximum de 43 200 kW. A la fin de l'année 7 autorisations temporaires, pour une puissance totale maximum de 22 300 kW étaient encore valables.

Les autorisations temporaires accusant une puissance totale maximum de 28 000 kW sont devenues caduques et n'ont pas été renouvelées.

Etat des autorisations d'exportation.

	en 1929		en 1930	
	30 juin	31 déc.	30 juin	31 déc.
Total des puissances autorisées à être exportées, en kW	333 378	446 614	515 601	475 611
Dont en %, destinée à :				
l'Allemagne	19	36	35	36
la France	38	34	33	36
l'Italie	25	21	18	19
l'Autriche (y compris le Liechtenstein)	0,018 ⁰ / ₀₀	0,016 ⁰ / ₀₀	0,014 ⁰ / ₀₀	0,015 ⁰ / ₀₀
Territoire encore indéterminé	18	9	14	9
Dont exportation pratiquement possible, en kW ¹	298 338	274 074	306 061	302 271
Exportation pratiquement possible en % des puissances autorisées à être exportées	77,8	61,4	59,4	63,6

¹ L'exportation d'énergie pratiquement possible s'obtient en déduisant des puissances autorisées à être exportées celles qui ne peuvent l'être effectivement parce que les installations nécessaires ne sont pas encore faites.

Energie effectivement exportée durant l'année hydrologique 1929-1930.

Puissance maximum de l'énergie exportée 230 000 kW
(10 juillet)
» » » 220 000 kW
(5 sept.)

En pour cent de l'exportation autorisée et
pratiquement possible à ces dates . . . 77,2 71,4

	1928/29			1929/30		
	hiver	été	total	hiver	été	total
Total des quantités d'énergie exportée, en millions de kWh mesurée à la tension du transport à proximité de la frontière.	463	581	1044	373	524	897
Répartition % de l'exportation d'énergie	44,3	55,7	100	41,6	58,4	100

Pendant l'année 1929-1930 il a été exporté 147 millions de kWh de moins que pendant la même période de l'année précédente. Cette diminution est due, pour la plus grande part, aux mesures de restriction prises en hiver par suite des basses eaux.

La durée moyenne d'utilisation de toute l'énergie exportée est en 1929-1930 de 4077 heures (4539 heures l'année précédente).

La quantité d'énergie effectivement exportée en 1929-1930 représente 24,4 pour cent de toute l'énergie produite pour être livrée à des tiers.

Recettes moyennes.

Année	Quantité d'énergie exportée	Pour cent d'énergie d'été	Recettes	
			Total	par kWh
1920	377 millions de kWh	58,4	6,3 millions fr.	1,67 Ct.
1921	328 » » »	58,7	6,7 » »	2,04 »
1922	463 » » »	52,4	10,0 » »	2,16 »
1923	522 » » »	56,5	12,7 » »	2,44 »
1924	567 » » »	51,4	13,0 » »	2,30 »
1925	654 » » »	53,3	13,6 » »	2,08 »
1926	854 » » »	52,5	17,7 » »	2,07 »
1927	961 » » »	53,3	20,3 » »	2,11 »
1928	1034 » » »	52,1	21,1 » »	2,04 »
1929	990 » » »	58,7	20,6 » »	2,08 »
1930	955 » » »	54,9	20,3 environ	2,12 env.

Ces indications se rapportent à l'énergie à haute tension, mesurée à proximité de la frontière.

L'exportation d'énergie a été plus faible en 1930 que pendant chacune des trois dernières années.

Par rapport à 1929 les recettes provenant de l'exportation d'énergie accusent une diminution d'environ 0,3 million de francs.

Au moment de la rédaction du présent rapport les chiffres définitifs concernant les recettes pour 1930 n'étaient pas encore connus.

Electrification de jadis et d'aujourd'hui.

Nous avons décrit en détail, dans notre numéro du 19 avril 1930, les travaux d'élargissement et de réfection des tunnels de la ligne du Jura-Neuchâtelois, nécessités par l'électrification de ce chemin de fer. Ces travaux importants et difficiles, dont le coût s'élève à Fr. 3 498 000, ont été exécutés par l'entreprise *Rothpletz et Lienhard*, à Berne, avec une maîtrise que louèrent, le 3 octobre courant, MM. E. Savary, directeur du 1^{er} Arrondissement des C. F. F. et Ed. Renaud, président du Conseil d'Etat de Neuchâtel, en présence de M. le Dr Rothpletz qui fut l'objet d'une ovation. Car ledit 3 octobre, on fêta — discrètement — la mise en service régulier de la

traction électrique sur la ligne Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds—Le Locle—Col des Roches.

Au moment où l'électrification accélérée du J. N. fut décidée, la voie de cette ligne était encore constituée, sur 21,640 km, c'est-à-dire le 57 % de sa longueur, en rails de type dit léger, soit de 33 kg au mètre courant, en barres de 6,90 m et 12 m, avec quelques parcours en rails de 36 kg. Ces rails avaient été posés entre les années 1880 et 1900. Une voie ainsi construite ne pouvait évidemment pas supporter les efforts qui lui seront imposés par les lourdes machines électriques marchant à plus grande vitesse que les locomotives à vapeur. Aussi fut-il décidé, en juillet 1929, d'entreprendre immédiatement la réfection intégrale de tous les tronçons défectueux.

La nouvelle voie est constituée en rails normaux de 18 m de longueur, d'un poids de 49 kg par mètre courant pour les parties en tunnel et de 46 kg pour celles à ciel ouvert. Il fut ainsi exécuté 1220 m de réfections en 1929, puis 10 050 m en 1930 et 10 370 m en 1931. Le coût de ces travaux s'est élevé à Fr. 1 700 000 ; il y aurait lieu de tenir compte également des sommes s'élevant à Fr. 415 000 qui ont été dépensées antérieurement par les C. F. F. pour la réfection en matériel lourd des voies dans les tunnels dont l'usure était encore plus avancée que sur les parties à ciel ouvert.

La réalisation de ce programme n'a pas été sans présenter certaines difficultés sur cette ligne à simple voie, avec une densité de trains assez forte.

En 1931, la présence simultanée sur les mêmes chantiers des entreprises d'électrification et de réfection, chacune avec leurs gros transports spéciaux, a singulièrement compliqué l'exécution des travaux de voies.

Pour bénéficier complètement de la traction électrique qui s'accommode de trains plus longs et plus lourds, il a fallu procéder à des allongements des voies d'évitement dans les gares et stations, qui souvent ont entraîné d'autres modifications essentielles. Exemples : les allongements de la voie d'évitement à Corcelles-Peseux Fr. 48 000, à Chambrélieu Fr. 120 000, aux Geneveys-sur-Coffrane Fr. 100 000, au Crêt-du-Locele Fr. 31 000. La station des Hauts-Geneveys doit être complètement transformée, ce qui entraîne une dépense de Fr. 920 000. A la gare de La Chaux-de-Fonds on a dû remplacer le tablier métallique, insuffisamment résistant, de deux passages inférieurs, ce qui a coûté Fr. 100 000, et prévoir, à cette gare, une installation de chauffage électrique préalable des trains, devisée à Fr. 158 000. Pour l'électrification proprement dite, l'alimentation primaire sera assurée par la sous-station principale de Chiètres. De cette sous-station part une ligne de transport sous tension monophasée de 66 000 volts, qui a été montée en grande partie le long de la ligne directe Berne—Neuchâtel et qui aboutit à la sous-station de Neuchâtel. Cette sous-station, installée à la bifurcation de Vauseyon, est destinée à abaisser la tension de 66 000 volts à 15 000 volts pour les lignes de contact.

La sous-station est munie de tout l'appareillage de déclenchement des lignes et de localisation semi-automatique des dérangements. Elle tient lieu aussi d'atelier et de magasin pour le personnel d'entretien des lignes de contact ; elle est reliée à un réseau téléphonique très serré nécessaire à la prompt intervention de ce personnel dans les cas de dérangements. Un bâtiment d'habitation a été construit à proximité immédiate.

Les deux sous-stations de Bussigny et de Biemme peuvent renforcer éventuellement celle de Neuchâtel.

Les lignes de contact de la pleine voie et des gares sont du type caténaire, avec double isolation. Elles sont constituées par un fil de contact de 107 mm² et un câble porteur de 50 mm².

Une ligne auxiliaire, en câble de cuivre de 95 mm², a été montée sur les pylônes ; elle permet d'alimenter les tronçons de ligne au delà d'un parcours rendu momentanément inutilisable par suite de dérangement. Dans les tunnels, cette ligne auxiliaire a été posée sous câbles, fixés contre les parois et à faible hauteur.

Les gares et stations principales possèdent des postes de distribution électrique munis des interrupteurs et des appareils nécessaires pour localiser rapidement les dérangements.

L'emploi du courant à la tension de 15 000 volts a nécessité la transformation des autres installations électriques du chemin de fer, en particulier la mise en câbles souterrains des lignes aériennes pour télégraphe, téléphone, signaux et éclairage électrique.

La ligne télégraphique aérienne a été remplacée par un « câble de ligne » posé dans le sol, à côté et le long de la voie.

Ce « câble de ligne » comprend 10 paires de conducteurs isolés au papier séché, avec espace d'air, une gaine de plomb et une armature protectrice en feuillard ; 7 paires de conducteurs sont utilisés actuellement et 3 sont en réserve pour les besoins futurs.

Les dépenses de construction pour les différentes installations sont évaluées comme suit :

a) Ligne de transport 66 kV Chiètres—Neuchâtel	Fr. 810 000.—
b) 1. Chiètres. Extension de l'installation de distribution	» 90 000.—
2. Vauseyon. Etablissement d'une sous-station.	» 1 100 000.—
c) Lignes de contact Neuchâtel—Le Locle-Col des Roches, avec toutes les installations qui en dépendent	» 1 578 000.—
d) Mises en câbles souterrains des conduites et modifications des installations à faible courant.	» 1 068 000.—
	Fr. 4 646 000.—

Cela, c'est l'électrification d'aujourd'hui. Il est curieux de la comparer avec l'électrification de jadis, plus précisément avec un projet d'électrification (monophasé, 10 000 volts) du Jura-Neuchâtelois, dressé, en 1908, par le Département des Travaux publics du canton de Neuchâtel, avec le concours d'un collège d'experts composé de MM. Roehat, directeur général de la Compagnie genevoise des tramways électriques, Dr Ed. Tissot, vice-président de la Commission suisse d'études pour la traction électrique des chemins de fer à voies normales et A. Belenod, ingénieur, à Neuchâtel.

M. le conseiller d'Etat Renaud a exposé les grandes lignes de ce projet, dans un charmant discours à la fin du repas que la direction du 1^{er} Arrondissement des C. F. F. offrit à ses invités, le 3 octobre. Moyennant les dépenses d'établissement récapitulées ci-dessous,

I. Installations électriques :			
1. Station de transformation des Hauts-Geneveys	Fr. 800 000		
2. Lignes électriques.	» 860 000		
3. Matériel roulant	» 1 700 000	Fr. 3 360 000	
II. Travaux divers nécessités par l'électrification de la ligne entière :			
1. Tunnels	Fr. 4 300		
2. Voie ferrée.	» 56 200		
3. Bâtiments	» 227 000		
4. Frein modérable	» 16 000		
5. Modifications aux lignes à faible courant.	» 30 000	» 333 500	

on se flattait de faire face à un horaire dit « horaire 1909 » qui ne comportait pas moins de 32 trains quotidiens de voyageurs entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (12 trains express, 20 trains omnibus) et 62 trains quotidiens de voyageurs entre La Chaux-de-Fonds et le Locle (12 trains express, 20 trains omnibus, 30 trains-tramways). Temps minimum de parcours Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds : 42 minutes ; La Chaux-de-Fonds—Neuchâtel : 40 minutes ; La Chaux-de-Fonds—Le Locle : 10 minutes ; Le Locle—La Chaux-de-Fonds : 11 minutes.

On attribuait alors, et on a encore trop la tendance, dans les milieux non techniques, à attribuer à la traction électrique des capacités qui sont souvent des impossibilités parce qu'elles tiendraient du miracle, comme, par exemple, l'augmentation du nombre des trains sur cette « ligne des Montagnes ».

M. Savary, dans son exposé très cordial et très documenté, a relevé l'exagération de certaines demandes et il a mis ses auditeurs en garde contre des illusions ou des espoirs qui sont irréalisables.

Il paraît que certains usagers du Jura-Neuchâtelois ont été déçus en constatant que l'horaire « électrifié » ne leur offre que 23 trains quotidiens entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds et 38 entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Ce n'est pourtant pas trop mal pour une ligne dont l'exploitation ne couvre pas ses frais.

Quant aux temps de parcours minimum accusés par l'horaire actuel, 43 minutes Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds et 9 minutes La Chaux-de-Fonds—Le Locle, ils ne diffèrent guère de ceux de l'« horaire 1909 ».

CHRONIQUE

Concours d'idées pour la révision du plan d'extension de la Ville de Lausanne.

Nos lecteurs auront appris, par la presse quotidienne, que la Municipalité de Lausanne ouvrait un concours d'idées pour la révision du plan d'extension de la ville. Ce concours, qui s'est ouvert le 1^{er} octobre dernier, sera clos le 31 mars 1932.

Sont admis à concourir les architectes, ingénieurs et géomètres suisses, de même que les architectes, ingénieurs et géomètres étrangers établis régulièrement en Suisse depuis le 1^{er} janvier 1927.

Le jury, nommé par la Municipalité, est composé de la façon suivante : MM. Perret, Syndic de Lausanne, Simon, directeur des travaux de la ville de Lausanne, Bernouilli, professeur-architecte à Bâle, Braillard, architecte à Genève, Hippenmeier, directeur du plan d'extension de la ville de Zurich, Laverrière, architecte à Lausanne, C. Oyex, ingénieur à Lausanne, E. Savary, directeur du 1^{er} arrondissement des C. F. F., et C. Thévenaz, architecte à Lausanne. M. A. Guyonet, architecte à Genève, est suppléant.

Le jury dispose d'une somme de 50 000 fr. qui sera répartie en huit prix au maximum, ainsi que d'une somme de 10 000 fr. pour l'achat éventuel de projets non primés présentant des solutions intéressantes. Tous les projets primés, de même que les projets achetés deviendront la propriété de la Commune de Lausanne qui en disposera à sa convenance. Aucun concurrent ou association de concurrents ne pourra obtenir plus d'un prix.

Après la décision du jury, tous les projets admis au concours seront exposés publiquement pendant quinze jours.

Il nous semble intéressant de signaler quelques-uns des problèmes que pose la révision du vétuste plan d'extension de Lausanne.

On sait, peut-être, que des spécialistes, de concert avec les autorités communales compétentes, ont mis sur pied un projet de nouveau règlement du plan d'extension, projet qui sera soumis sous peu aux délibérations du Conseil communal de Lausanne. C'est sur ce projet, de même que sur les indications contenues dans le programme du concours que se baseront les concurrents pour établir leurs études et plans.

Il va bien sans dire que parmi les projets primés on n'en adoptera pas un seul devant ensuite servir de guide pour le développement harmonieux de la ville. Il conviendra nécessairement d'opérer, dans la mesure du possible, une sélection des meilleures idées présentées par les concurrents. Cette sélection, certes, constituera peut-être la besogne la plus difficile. Car il est évident que ce faisant, on créera bien des heurts, on établira bien des compromis, on froissera bien des convictions... Et encore faut-il que le futur plan d'extension, résultat de cette consultation, présente une unité de vues et de conceptions satisfaisante.

C'est pour cela, nous semble-t-il, comme aussi pour assurer plus tard la continuité dans la réalisation de l'œuvre, qu'il sera bon, nécessaire même, de créer un bureau permanent du plan d'extension, ne s'occupant que des questions d'urbanisme lausannois et s'attachant à les résoudre. Un peu partout,