Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **69 (1943)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

		Domicile	Section
Rüdisühli, Walter	architecte	Binningen	Bâle
Preiswerk, Rudolf	ing. méc.	Bâle	Bâle
Berger, Rolf	architecte	Berne	Berne
Duruz, Raymond	ing. civil	Berne	Berne
Marxer, Arno	ing. électr.	Berne	Berne
de Saussure, Antoine	architecte	Genève	Genève
Peter, Max	forst-ing.	Brigue	Valais
Challandes, Maurice	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Juzi, Victor	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Wolfer, Herbert	ing. méc.	Winterthour	Winterthour
Egli, Adolf	ing. méc.	Winterthour	Zurich
Démissions :			
Escher, Frank, Dr phil.	géologue	Berne	Berne
Fatio, Pierre	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Piot, Robert	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Schaltegger, Ernest,	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Mermod, Camille, Dr	chimiste	Lausanne	Vaudoise
Moser, Hans	architecte	Herrliberg	Zurich
Müller, Ernst	ing. civil	Zurich	Zurich
Décès :			
Geigy-Burckhardt, Carl	ing. méc.	Bâle	Bâle
Mantel, Hans-Hch., Dir.	ing. méc.	Worblaufen	Berne
Berthod, Louis	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Reuter-Sulzer, C.-R., Th.	Dir. ing. méc.	Wintherthour	Winterthour
Hässig, Alfred	architecte	Küsnacht	Zurich

2. *Tarif d'honoraires pour travaux d'architecture.*

A la suite d'une motion de la section de Berne à la dernière assemblée des délégués, le 22 août 1942, à Schaffhouse, et après avoir procédé à diverses enquêtes, le Comité central décide de soumettre à une commission présidée par M. Kopp, architecte, la question de la révision du tarif d'honoraires pour les travaux d'architecture (formulaire 102). Il désigne comme membres de cette commission MM. H. Baur, H. Bracher, H. Daxelhofer, F. Gilliard, W. Henauer, C. Mossdorf, A. Rossire, E.-A. Steiger.

3. *Commission des normes.*

Le Comité central appelle M. Antoine Pestalozzi, architecte à Zurich, à la présidence de la commission des normes du bâtiment. En même temps, il désigne M. Robert Winkler, architecte à Zurich, comme nouveau membre de la commission et du bureau.

4. *Association suisse pour le plan d'aménagement national.*

Le Comité central charge MM. A. Sutter, ingénieur en chef, à Coire, P.-E. Soutter, ingénieur à Zurich, et Ed. Virieux, architecte à Lausanne, de représenter la S. I. A. au sein du comité de cette association.

5. *58e assemblée générale de la S. I. A. à Genève.*

Sur la proposition de la section de Genève, organisatrice de la prochaine assemblée générale, la date en est fixée au 11, 12 et 13 septembre 1943.

6. *Normes provisoires pour le calcul et l'exécution des maçonneries de pierres naturelles et de pierres artificielles.*

Le Comité central approuve le projet présenté, préparé par une commission spéciale et, dans la suite, par le comité du groupe professionnel des ingénieurs des ponts et charpentes, sous réserve de quelques retouches de détail. Le président est autorisé à mettre en vigueur les normes après ces corrections. En considération de leur urgence, les normes provisoires seront soumises ultérieurement à une assemblée de délégués. Dans la suite elles seront remplacées par des normes définitives, à l'aide des expériences qui auront été faites pendant ce temps.

7. *Protection des titres d'ingénieur et d'architecte.*

Le Comité central prend note des résultats des délibérations tenues à une séance de la commission de la protection des titres, de la S. I. A., et décide, après entretiens avec les autorités des hautes écoles, de charger cette commission de développer ses propositions pour une réglementation de la protection des titres.

Le Comité central prend ensuite connaissance de l'état des pourparlers avec la commission fédérale du contrôle des prix au sujet du tarif d'honoraires de la S. I. A., traite des questions de normalisation en matière de construction de maisons d'habitation, du concours pour le nouveau pont du Kirchenfeld à Berne, examine une requête de l'A. S. I. C. (Association suisse des ingénieurs-conseils) et diverses affaires.

Zurich, le 12 mai 1943.

Le Secrétariat.

DIVERS

Aménagement du réseau des routes principales suisses.

Le rapport présenté récemment au Département fédéral de l'intérieur par une commission d'experts de l'Inspectorat des travaux publics et concernant l'importante question du développement de nos voies de communication routières mérite davantage qu'une simple mention dans les notes bibliographiques de notre périodique.

De nombreuses requêtes adressées aux autorités, au cours de ces dernières années, ont montré tous les avantages que pourrait retirer la communauté d'une amélioration de nos voies de grande communication. On créerait en outre, de ce fait, des occasions de travail ne nécessitant pas de grande quantité de matières premières importées, si l'on rapporte celles-ci au nombre considérable de journées de main-d'œuvre qui résulteraient de tels travaux.

Mais encore convient-il, pour éviter toute dépense inutile, et pour que soient sauvegardés les nombreux intérêts en jeu, que toute réalisation en ce domaine soit précédée d'une étude générale approfondie du problème sans laquelle aucun programme d'ensemble ne pourrait être raisonnablementétabli. C'est cette étude qui vient d'être achevée par une commission d'experts présidée par M. *Schurter*, directeur de l'*Inspectorat fédéral des travaux publics*. Cette commission se composait en outre de MM. *K. Keller*, ingénieur cantonal, à Zurich, *J. Luchsinger*, ingénieur cantonal, à Soleure, *L. Perret*, ingénieur cantonal, à Lausanne et *F. Steiner*, ingénieur-conseil, à Berne. En outre ont collaboré à ses travaux MM. *A. de Kalbermatten*, ingénieur, suppléant de l'inspecteur en chef des travaux publics et *R. Ruckli*, ingénieur à l'Inspectorat fédéral.

Les résultats des délibérations et des travaux de cette commission sont donnés en un ouvrage d'une centaine de pages, largement illustré. Il ne s'agit pas de l'établissement de projets, mais d'une etude générale de l'aménagement des différentes routes, d'une estimation de leur coût. Les documents pris pour base des délibérations des experts furent, entre autres, les résultats des statistiques faites par l'*Union suisse des professionnels de la route* concernant la circulation, des données similaires fournies par certains cantons, des renseignements recueillis auprès de la direction des douanes sur l'importance du trafic aux frontières et enfin les projets que fit établir par divers bureaux privés, au cours de ces dernières années, la *Société suisse des routes automobiles*, à Bâle. Les vœux des principales sociétés touristiques suisses ont également été pris en considération.

En première partie de ce volume nous trouvons quantité d'indications précises sur l'importance du trafic sur les routes actuelles de Suisse, sur le trafic frontalier et de transit. C'est

une documentation inédite rassemblée par compilation d'une foule de données et présentée sous forme graphique de façon à faire ressortir clairement l'importance relative de nos diverses voies de communication.

Un second chapitre est consacré aux efforts considérables réalisés jusqu'ici par les cantons en vue d'améliorer leurs réseaux routiers avec l'appui non négligeable, en ce qui concerne les questions techniques, de diverses associations professionnelles et touristiques, en particulier l'Union suisse des professionnels de la route. Ces efforts toutefois n'ont pas toujours tendu au même but. Si d'une façon générale l'idée maîtresse reste l'amélioration du réseau routier conçu sur une large base, selon des règles unifiées, certaines divergences apparurent en ce qui concerne nos routes de plaine : les uns voudraient voir la réalisation de deux grandes transversales nord-sud et est-ouest qui seraient de véritables autostrades, tandis que les autres insistent sur la nécessité de constituer un grand réseau formé par les principales routes existantes améliorées. L'une des premières tâches de la commission fut d'élucider cette question de principe ; elle arriva aux conclusions suivantes :

Il ne faut pas oublier que le réseau des routes suisses existe déjà et qu'il est constitué de façon telle qu'il semble susceptible d'être développé par la voie d'améliorations. Pour cette raison déjà, la construction d'autostrades selon les modèles étrangers n'entre pas en considération pour notre pays.

Le trafic automobile moderne exige :
la possibilité de réaliser une vitesse moyenne élevée,
la sécurité,
la commodité,
un rendement économique.

L'argument d'un transit important, avancé en faveur des autostrades, est infirmé par les constatations précédentes. Le trafic international en Suisse est avant tout touristique. Le voyageur étranger, en tant que touriste, ne tient pas à traverser notre pays le plus rapidement possible, mais désire au contraire apprendre à en connaître les villes et les villages, les sites et les gens. Une bonne route bien construite est mieux appropriée à ce but qu'une autostrade évitant les agglomérations.

Le trafic interne est constitué, en grande partie, par un trafic à faible distance et ne peut, par conséquent, profiter des avantages d'une autostrade. L'existence de nombreuses localités exigerait une quantité de raccordements. Il n'existe d'ailleurs pas de grands centres, très éloignés les uns des autres, qui ne pourraient être desservis que par des autostrades.

La construction d'autostrades ne nous dispenserait pas d'améliorer et d'entretenir les routes cantonales actuelles. Ces routes sont en partie bien tracées, spécialement en rase campagne, et situées d'une façon telle qu'il ne se justifierait pas de les doubler par une nouvelle artère. La configuration du pays rendrait la construction d'autostrades très difficile et, partant, très onéreuse. Il faudrait en outre sacrifier de grandes surfaces cultivables : c'est là un luxe que nous ne pouvons nous offrir, en égard aux sommes importantes affectées chaque année aux améliorations foncières.

L'établissement d'un système d'autostrades absorberait des capitaux considérables, et pour ne pas les laisser longtemps improductifs, il faudrait aménager le plus rapidement possible chacune de ces artères, sans tenir compte du marché du travail ; le programme ne pourrait donc pas s'adapter aux circonstances du moment, comme l'exigent des travaux publics qui, à côté de leur but principal, doivent servir à procurer du travail en temps de crise.

Le gain de temps obtenu notamment sur les grandes distances est le grand argument avancé en faveur de l'autostrade ; mais un gain de temps ne signifie pas toujours un gain pour l'économie nationale, et il serait très difficile, en pratique, de déterminer dans quels cas le gain de temps est une nécessité ou un luxe. Il est à présumer que le cas du gain de temps nécessaire ne sera pas aussi fréquent qu'il ne semble. Comme ce gain s'obtient uniquement sur de longs parcours, il sera plus juste de laisser ces parcours à l'aviation, qui, sans aucun doute, gagnera en importance pour le trafic civil, après la guerre.

Dans le cas où l'on serait tenté d'envisager la construction d'autostrades en Suisse, il y aurait lieu de considérer que les inconvénients de ces voies de communication pourraient être évités par la construction de routes pour autos ou par l'amélioration de certaines artères existantes. Ces travaux s'adaptent beaucoup mieux aux exigences de la technique et du marché du travail. Un réseau de routes pour autos systématiquement aménagé peut répondre aux grandes exigences du trafic tant interne qu'international ; il offre ainsi, dans une large mesure, les mêmes avantages que les autostrades, à supposer que ces avantages aient quelque signification pour la Suisse.

Au demeurant, aucune des requêtes adressées à nos autorités ne préconise la construction d'autostrades à l'image de celles qui ont été construites à l'étranger.

Ceci admis, les travaux des experts ont tendu à mettre au point les caractéristiques générales du réseau routier suisse de l'avenir et à montrer l'usage qui pouvait être fait dans ce programme des voies existant aujourd'hui.

Pour remplir cette tâche la commission eut à se prononcer sur le développement probable du trafic routier et fixer en définitive les dimensions des voies prévues au programme esquissé par ailleurs. Ces questions font l'objet de chapitres du plus haut intérêt dont la lecture est facilitée par de nombreuses représentations graphiques et des cartes en couleur. Le réseau défini par ces travaux sera constitué en grandes lignes des éléments suivant :

1. *Routes de grande communication*, soit les voies principales ouest-est et nord-sud ; Genève-Lausanne-Berne-Zurich-Saint-Gall-Saint-Margerethen d'une part ; Bâle-Olten-Lucerne-Gothard-Bellinzone-Chiasso d'autre part.

Notons que la liaison Lausanne-Berne n'emprunte, sur la plus grande partie de son parcours aucun des tracés utilisés actuellement (Lausanne-Moudon-Morat, Lausanne-Echallens-Yverdon, Lausanne-Vevey-Fribourg). La commission prévoit la création d'une nouvelle artère passant par la vallée de la Venoge et Estavayer ; les experts justifient comme suit leur point de vue, après avoir pris connaissance des études comparatives que fit faire la Société suisse des routes automobiles :

Le projet d'une route par la vallée de la Venoge évite les difficultés résultant de l'altitude des autres routes, car cette voie emprunterait la dépression naturelle entre le lac Léman et celui de Neuchâtel, par laquelle passait autrefois le canal de navigation d'Entreroches qui reliait le cours supérieur de la Venoge avec le lac de Neuchâtel avant la construction du chemin de fer. Les grands avantages de cette nouvelle route résideraient entre autres dans son profil en long. Les précipitations sont ici moindres, grâce à la basse altitude de la route, ainsi qu'à la protection offerte par le Jura, et la durée de l'enneigement est bien plus courte que pour les routes plus rapprochées des Préalpes. Ce qui milite aussi pour ce projet, c'est le fait que le tronçon Lausanne-Cossonay se confondrait avec celui de la route Lausanne-Vallorbe et que le raccordement à la route n° 5 du pied du Jura serait assuré. En revanche, l'allongement de 10 km sur la distance Lausanne-Berne est un fait moins satisfaisant. Le détour n'est que de 6 km pour le trajet Genève-Berne. Toutefois, considérant la nécessité de réaliser une artère de grande communication ouest-est utilisable toute l'année, la commission place le tracé par Yverdon-Estavayer au premier rang, malgré l'allongement du parcours.

2. *Routes principales*, soit la voie du pied du Jura Yverdon-Neuchâtel-Bienne-Soleure-Olten-Aarau ; les routes Winterthour-Frauenfeld-Kreuzlingen ; Bâle-Stein-Brougg-Zurich-Sargans-Coire.

3. *Voies d'accès aux routes alpestres:* Les Verrières-Fleurier-Neuchâtel-Chiètres-Berne ; Boncourt-Porrentruy-Tavannes-Bienne-Berne-Spiez ; Zurich-Lucerne-Stanstad ; Saint-Margerethen-Sargans ; route du pied des préalpes : Vevey-Bulle-Fribourg-Berne-Langnau-Lucerne ; Art-Pfäffikon-Wattwil-Hérisau-Gossau.

Précisons que les travaux de la commission n'ont pas abordé le problème des routes alpestres dont le programme d'exécution fut déjà établi il y a quelques années et dont une grande partie est actuellement exécutée.

Toutes ces voies seront construites selon les mêmes règles de base devant conférer à l'ensemble une homogénéité remarquable.

Les devis et projets déjà établis permirent aux experts

d'estimer les dépenses qu'occasionneraient ces travaux. La réalisation de ceux-ci pourrait, par exemple, s'échelonner sur quinze années, et nécessiterait annuellement une mise de fonds de l'ordre de 40 millions de francs.

La législation actuelle ne serait pas modifiée en ce sens que c'est aux cantons qu'incomberait l'aménagement de ces voies, dont le financement serait toutefois partiellement assuré par la Confédération.

Le programme d'exécution est résumé en un tableau donnant l'importance des dépenses à engager sur le territoire de chaque canton. En outre les experts ont fait une différenciation nette entre travaux urgents et travaux non urgents. On constate, soit dit en passant, que la plus grande part des aménagements prévus en Suisse romande seraient, de l'avis de la commission, à entreprendre en première étape. (Vaud, travaux urgents : 49 320 000 fr., non urgents : 4 000 000 fr.; Genève, travaux urgents : 4 009 000 fr. ; non urgents : néant ; Valais, travaux urgents : 14 000 000 fr., non urgents : 6 014 000 fr. ; Fribourg, travaux urgents : 13 356 000 fr., non urgents : 10 400 000 fr.; Neuchâtel, travaux urgents : 17 797 000 fr., non urgents : néant).

* * *

Il s'agit, bien entendu, que de propositions déposées auprès des autorités fédérales. Mais le souci avec lequel la commission élabora son programme, en particulier en prenant l'avis et en faisant siennes les conclusions de nombreux départements cantonaux des travaux publics, laisse supposer que nous avons là une base solide qui va permettre d'entrer sans tarder dans la voie des réalisations. Ce temps ne saurait, semble-t-il, être très éloigné puisque le problème de la création d'occasions de travail est l'un de ceux qui préoccupent le plus nos autorités.

Nous reviendrons ultérieurement sur cette importante question en fournissant à nos lecteurs des données plus précises concernant les projets établis à l'heure qu'il est. Pour l'instant nous engageons vivement tous ceux qu'intéressent non seulement le côté technique du problème, mais son aspect social et économique à prendre connaissance de la publication de l'Inspectorat fédéral des travaux publics. Elle constitue, en l'état actuel des études, la meilleure source de documentation existante.

D. Brd.

CARNET DES CONCOURS

Concours d'idées pour l'aménagement d'un centre municipal d'éducation physique et de sports dans le quartier des Vernets, à Genève.

La ville de Genève ouvre un concours d'idées pour l'aménagement d'un *centre municipal d'éducation physique et de sports.*

Peuvent prendre part à ce concours tous les architectes, ingénieurs et techniciens régulièrement domiciliés à Genève dès avant le 1er janvier 1941 ; les architectes, ingénieurs et techniciens de nationalité genevoise sont admis à concourir quel que soit leur domicile.

Le concours comprend l'étude de l'aménagement de l'ensemble d'un terrain d'une surface de 190 800 m² environ, celle plus détaillée d'un stade destiné aux grandes compétitions et d'un groupe de bâtiments constituant un centre d'instruction et d'entraînement.

Il est mis à la disposition du jury, pour *prix et allocations*, une somme de Fr. 40 000.—.

Le *jury* est composé de MM. J. Uhler, vice-président du conseil administratif ; E. Unger, conseiller administratif ; A. Bodmer, chef du service cantonal d'urbanisme ; F. Gampert, architecte de la ville ; H. Beyeler, architecte, Berne ; E. E. Beaudouin, professeur à la Haute école d'architecture de Genève ; A. Rossire, architecte ; G. Hermann.

Terme : 1er novembre 1943.

Pour tous renseignements s'adresser au *Service immobilier de la Ville de Genève*, 4, rue de l'Hôtel de Ville.

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

Gratuit pour les employeurs. — Fr. 2.— d'inscription (valable pour 3 mois) pour ceux qui cherchent un emploi. Ces derniers sont priés de bien vouloir demander la formule d'inscription du *S. T. S.* Les renseignements concernant les emplois publiés et la transmission des offres n'ont lieu que pour les inscrits au *S. T. S.*

Emplois vacants :

Section mécanique.

285. Jeune *dessinateur mécanicien.* Petites machines de précision. Suisse centrale.
289. *Technicien mécanicien* ou *dessinateur mécanicien.* Construction de machines-outils. Petite fabrique de Suisse orientale.
293. Jeune *technicien électricien.* Construction d'appareils électriques. Grande fabrique de Suisse orientale.
295. *Technicien électricien.* Construction d'appareils électriques. Fabrique de Suisse orientale.
297. Jeune *ingénieur électricien.* Courant faible et haute fréquences, bureau de vente. Suisse orientale.
301. Jeune *dessinateur mécanicien.* Machines et appareils électriques. Suisse orientale.
303. *Technicien mécanicien* ou *dessinateur mécanicien.* Construction de machines-outils. Suisse orientale.
305. Jeune *technicien électricien.* Moteurs. Fabrique de machines de Suisse orientale.

Sont pourvus les numéros, de 1942 : 665, 761, 977 — *de 1943 :* 99, 109, 127, 153, 211, 237, 243.

Section du bâtiment et du génie civil.

606. Jeune *dessinateur.* Bureau d'ingénieur de la Suisse sud-orientale.
608. *Dessinateur en bâtiment.* Bureau d'architecte du nord-ouest de la Suisse.
614. *Technicien en bâtiment.* Projets, plans d'exécution, direction des travaux. Canton de Soleure.
616. Deux à trois *architectes* ou *techniciens en bâtiment.* Projets et plans d'exécution, devis. Bureau d'architecte de Suisse romande.
624. *Technicien en bâtiment,* éventuellement *dessinateur en bâtiment.* Suisse centrale.
626. Jeune *technicien en béton armé* ou *technicien en génie civil.* Bureau et chantier. Zurich.
628. Jeune *dessinateur en bâtiment.* Bureau d'architecte de Zurich.
630. *Technicien en bâtiment,* éventuellement *architecte.* Travaux de bureau et de chantier. Age : environ 30 ans. Canton de Zurich.
634. Jeune *technicien en bâtiment* ou *technicien en génie civil.* Zurich.
638. Jeune *technicien en bâtiment.* Bureau et chantier. Entreprise de Suisse orientale.
644. *Architecte* éventuellement *technicien* ou *dessinateur en bâtiment.* Bureau. Suisse centrale.
646. *Ingénieur civil* ou *technicien en génie civil.* Mensurations et nivellements. Suisse méridionale.
654. Jeune *technicien en bâtiment.* Plans d'exécution et devis. Canton de Neuchâtel.
656. *Technicien en bâtiment* ou *architecte.* Projets et élaboration de plans d'exécution. Suisse centrale.
658. Jeune *ingénieur constructeur.* Habile calculateur. Zurich.
660. Jeune *dessinateur en béton armé.* Bureau d'ingénieur de Zurich.
662. Jeune *dessinateur en bâtiment.* Bâtiments industriels. Entreprise de Suisse orientale.

(Suite page 8 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.