Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 12

Artikel: Documents pratiques d'architecture
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30128

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

les routes de Bâle et de Schaffhouse : 60 % de 42 km. . . 25

2. St. Margrethen-Coire : pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par Lindau : 20 % de 80 km. 16

» » pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par les routes de Bâle et de Schaffhouse : 20 % de 80 km. 16

3. Constance-Coire : pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par Bâle et Schaffhouse : 20 % de 126 km. 25

Le préjudice, exprimé en kilomètres de tarif, que le Splügen causera au Gothard sera donc :

1. Pour le trafic autrichien-italien, via Buchs-Coire :

Km. de tarif

330 — 42 = ... 288

2. Pour le trafic allemand, etc., italien :

a) via Lindau-Romanshorn-Gothard : 366 — (34 + 16) = ... 316

b) via Schaffhouse - Gothard : 318 — (25 + 16 + 25) = ... 252

c) via Bâle-Gothard : 342 — (25 + 16 + 25) = 276

Pour évaluer le trafic que le Splügen réussira à détourner du Gothard, le Comité de la Greina se base sur le développement conjecturé de la navigation intérieure et sur l'hypothèse analysée plus haut, en vertu de laquelle les chemins de fer allemands et italiens renonçant à la convention actuelle qui laisse à l'expéditeur la liberté d'acheminer ses marchandises par la voie qui lui convient, retiendraient le trafic sur leurs rails le plus longtemps possible, au préjudice des C. F. F., mais au profit du Splügen. Et le Comité de la Greina n'hésite pas à prédire que le Splügen détournera du Gothard non seulement les 30 000 tonnes du trafic autrichien-italien, mais encore la totalité du trafic allemand-italien de la route Lindau-Romanshorn-Gothard (102 900 tonnes) et de la route Schaffhouse-Gothard (102 900 tonnes). Quant au trafic de la route Bâle-Gothard, il veut bien concéder que le Splügen n'en accaparera que le 80 %.

Cela dit, le préjudice annuel subi par les C. F. F. s'établit comme suit, pour l'année 1925 :

1. Perte sur le trafic Autriche-Italie et vice-versa, 30 000 t. × 288 km. = 8 640 000 t/km. à 4 ct.	Fr.	345 600
2. Perte sur le trafic Allemagne-Italie et vice-versa :		
a) Route-Lindau-Romanshorn-Gothard : 102 900 t. × 316 km. = 32 516 400 t/km. à 4 ct.	»	1 300 656
b) Route Schaffhouse-Gothard : 102 900 t. × 252 km. = 25 930 800 t/km. à 4 ct.	»	1 037 232
c) Route Bâle-Gothard : 80 % de 823 200 t. = 658 560 × 276 km. = 181 762 560 t/km. à 4 ct.	»	7 270 502
Total	Fr.	9 953 990
En chiffre rond . . .	»	10 000 000

Donc, un préjudice de Fr. 10 000 000 pour le seul trafic des marchandises ; il faut y ajouter les pertes sur :

a) Trafic des voyageurs, des bagages et des animaux, dans le transit allemand-italien	Fr.
b) Trafic des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises entre la Suisse et l'Italie	7 600 000

Au total donc : 10 000 000 + 7 600 000 = Fr. 17 600 000, dont il faut déduire le trafic nouveau que le Splügen créera, évalué à Fr. 700 000. Il reste donc, en fin de compte, Fr. 16 900 000.

M. Würmli avait évalué, pour l'année 1920, à Fr. 2 400 000[1] le préjudice *global* causé aux C. F. F. par le Splügen. En prenant pour coefficient d'augmentation annuelle du trafic 3,5 %, soit 17,5 % en cinq ans, on obtient, pour l'année 1925, Fr. 2 820 000 : de là à 17 000 000 il y a une marge! H. D.

Documents pratiques d'architecture.

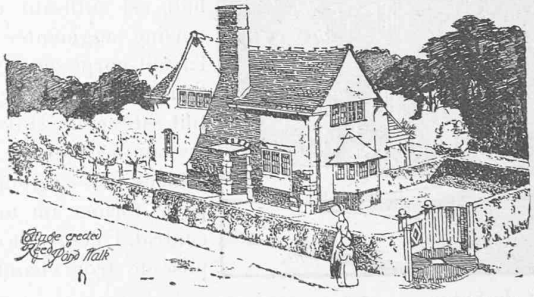
M. *Biedermann,* libraire, à Lausanne, a entrepris la publication d'une série de monographies d'architecture sur :

1. *Cent cottages et villas anglais ;*
2. *Sanatoria et Etablissements modernes ;*
3. *Les Chalets de montagne ;*
4. *Hôtels et Palaces modernes.*

La première monographie de la série : « *Cent Cottages et Villas anglais* », vient de paraître sous la forme d'un élégant volume richement illustré, dont l'adaptation française a été confiée à M. J. Verrey, architecte à Lausanne, qui s'est acquitté de sa tâche avec beaucoup de bonheur. Nos lecteurs en jugeront par les extraits que nous publions, grâce à l'obligeance de M. Biedermann, qui a bien voulu mettre plusieurs clichés à notre disposition.

Reed Pond Walk. Architecte : Cecil A. Sharp, a. r. i. b. a.

L'aspect général et l'aménagement intérieur de ce cottage ont été spécialement étudiés par l'architecte qui s'est inspiré du style Tudor. Au rez-de-chaussée, la salle à manger et le



salon peuvent se réunir avec le couloir d'entrée, de façon à former un vaste espace entièrement ouvert.

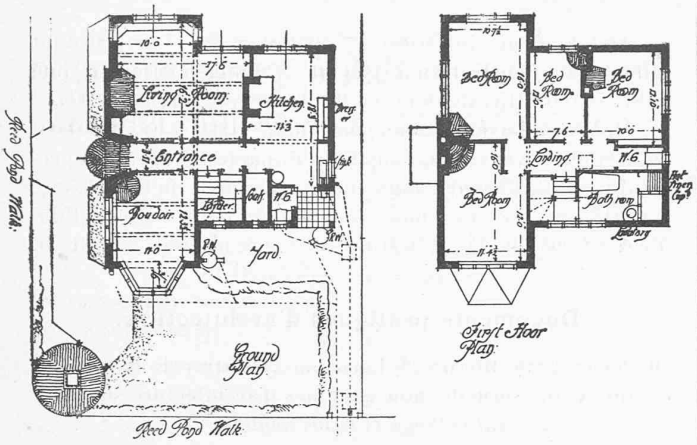
Ceci présente l'appréciable avantage de pouvoir au besoin, dans un petit cottage, créer une impression d'espace, peu en proportion avec les limites prescrites par l'exiguïté d'une pareille construction.

La grande cuisine n'est pas séparée de la laverie, ce qui ne paraît pas être un inconvénient. Le W. C. du rez-de-chaussée est isolé du garde-manger par le local à combustibles.

L'effet d'ensemble a été obtenu par une heureuse recherche de la simplicité des lignes tout en se tenant au style adopté.

Les murs, à l'exception des parties appareillées, sont enduits de couleur crème pâle. Le grand massif des cheminées est traité de façon curieuse : à partir du soubassement, en briques émaillées de couleur très foncée, presque noire, il devient, à mesure que l'on s'élève, de plus en plus clair, en passant par le brun et le jaune. Les fenêtres sont ouvrantes et bien proportionnées, les pignons recouverts de tuiles rouges, de teintes atténuées.

[1] *Bulletin technique*, 1912, p. 85, et 1913, p. 77.

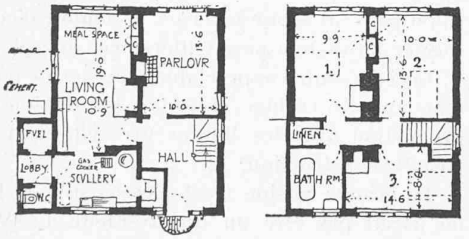


A l'intérieur, également de style vieillot, les boiseries sont teintées à l'huile, de couleur chêne foncé, et les grandes cheminées boisées ont leurs foyers revêtus de briques émaillées rouges.

L'ameublement est concordant et de style Marie Tudor.

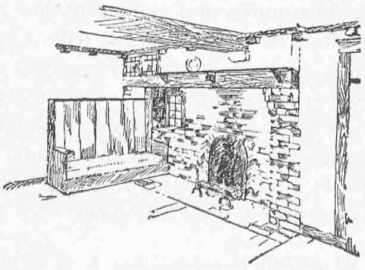
Risebridge Road. Architectes : Mauchlen & Weightman.

L'harmonie des lignes de ce cottage contribue à l'effet général d'un goût très sûr. La grande pièce du rez-de-chaussée a été l'objet d'une étude spéciale et donne une impression de confort. Le hall est suffisant et la cuisine augmentée par l'avant-corps contenant l'entrée de service. Le toit est recouvert de tuiles bombées et les cheminées se rejoignent pour former un massif central. L'étage est composé de trois chambres, salles de bains et réduit pour le linge ; toutes les ouvertures donnent sur les pignons et ne coupent pas la simple ligne du toit.

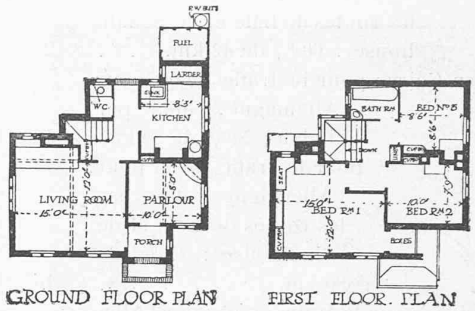


Risebridge Road. Architecte : T. D'Oyly Bulkeley.

Le plan d'une petite maison peut être judicieusement conçu, l'aspect général harmonieux et proportionné, les différents détails à l'intérieur étudiés avec goût et sans heurts, le rôle de l'architecte s'efface le plus souvent et, la voici en mains de ses habitants.



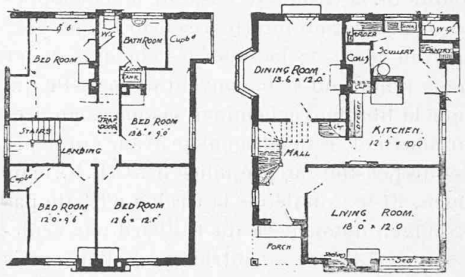
Il reste à la meubler. Mais parfois que de désillusions et quelles aberrations proviennent trop souvent de l'impossibilité matérielle de rencontrer à des conditions favorables un mobilier simplement exécuté et sans prétention.



Reed Pond Walk. Architecte : M. John Curry, a. r. i. b. a.

Les deux pièces de réception sont orientées au Sud et au Nord. La grande pièce est confortablement aménagée. Le Bow-window de la salle à manger s'ouvre du côté du voisin.

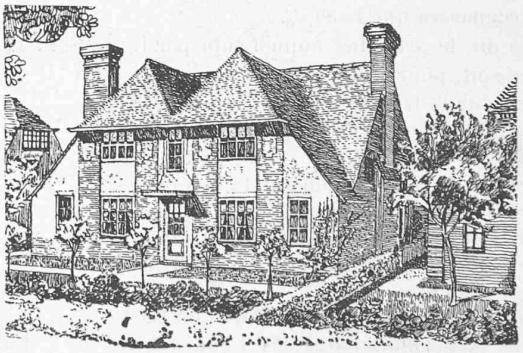
Les menuiseries du hall et la balustrade de l'escalier sont en sapin et peuplier, peintes à l'huile et copal et de couleur chêne-clair. Des tringles courant le long des corniches des plafonds sont disposées au rez-de-chaussée pour les tableaux.



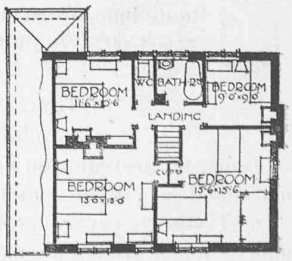
Un trappon conduit au galetas à l'aide d'une échelle.

Parkway. Architectes : Fair & Myer, a. r. i.b. a.

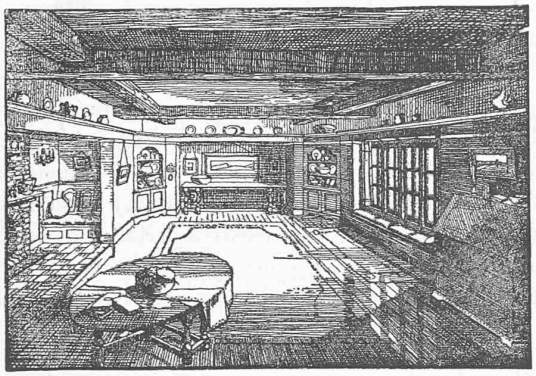
Ce petit bâtiment comporte, au rez-de-chaussée, une très belle pièce dont l'aménagement a été soigneusement étudié.

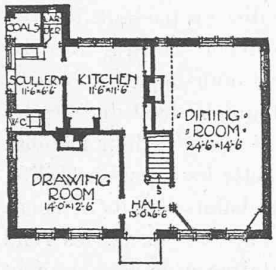


A l'étage, les lits des chambres au Nord sont protégés par le pan du toit. Les deux pignons accolés sont soutenables en Angleterre où les chutes de neige sont rares, mais présenteraient de graves inconvénients en pays de montagne. Ils donnent certainement un cachet très spécial à cette façade.



« FIRST · FLOOR · PLAN »

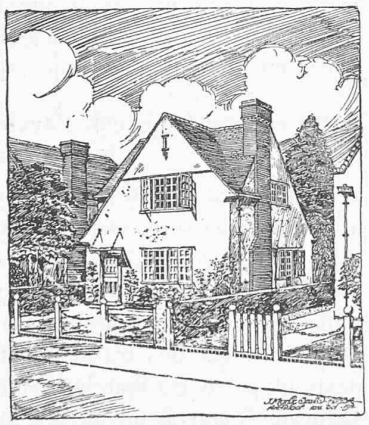


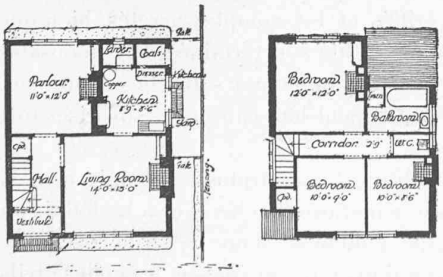


Les parties des murs de face qui ne sont pas recouvertes par le crépissage sont exécutées en briques émaillées, de couleur pourpre. Une couche d'air isolatrice évite toute condensation à l'intérieur.

RISEBRIDGE ROAD. ARCHITECTE : J. MYRTLE SMITH, A. R. I. B. A.

L'implantation de ce petit bâtiment est typique. La vignette indique clairement l'entrée principale et celle du service. — La cuisine, bien éclairée, est en communication directe avec la salle à manger. Le salon donne accès au jardin. Aucune place n'est perdue et le corridor de l'étage bien éclairé depuis l'escalier. Les briques rouges du soubassement et des massifs de cheminées sont appareillées avec joints au mastic, de couleur blanche. Les fenêtres sont entièrement en bois et ouvrantes à l'intérieur suivant le système français.





De la responsabilité professionnelle des architectes et des ingénieurs

par le Dr Max-E. PORRET,
secrétaire du Tribunal fédéral[1].

MESSIEURS,

Il me paraît nécessaire, avant d'entrer dans l'examen du sujet qui m'a été indiqué, de préciser un peu son étendue, afin d'en élaguer ce que j'estime pouvoir être laissé de côté dans un exposé qui doit forcément être bref, et qui doit par contre traiter une question assez complexe.

Je suppose tout d'abord que vous me dispenserez d'examiner dans quelles conditions les ingénieurs et les architectes peuvent être appelés à répondre de leurs travaux devant les tribunaux pénaux. Il me suffira donc de mentionner cette éventualité, que les débuts du béton armé ont illustrée au moyen d'un certain nombre de condamnations pénales, en Suisse et ailleurs, pour homicide par imprudence; au surplus, cette question, qui est avant tout une question d'appréciation de faits, ne se pose jamais seule, la question de responsabilité pécuniaire étant toujours discutée en même temps.

C'est donc uniquement de la responsabilité professionnelle des ingénieurs et architectes (au point de vue civil, j'emploierai indifféremment l'une ou l'autre de ces dénominations) que je pense vous parler ce soir. — Je laisserai également de côté les cas où l'architecte consent à construire lui-même à forfait un bâtiment pour le compte d'autrui : quand il accepte cette situation, l'architecte est un simple entrepreneur, et les responsabilités de différente nature qu'il encourt ne sont plus des responsabilités professionnelles d'architecte. Je pense donc limiter mon examen à la situation ordinaire et normale de l'architecte ou de l'ingénieur, élaborant pour le compte de son client des plans, établissant des devis, passant des contrats avec les différents entrepreneurs pour le compte du propriétaire, surveillant la construction, enfin vérifiant les travaux et arrêtant les comptes des maîtres d'état. Enfin, et pour ne pas être accusé d'oubli, je dois mentionner en passant les responsabilités spéciales incombant à ceux d'entre vous qui sont fonctionnaires publics, responsabilités qui sont précisées par les lois administratives et leurs actes de nomination, et que je n'ai pas à examiner ici.

Nature juridique du contrat conclu entre l'architecte ou l'entrepreneur et son client.

La convention passée entre l'architecte et son client n'est mentionnée nulle part d'une manière expresse dans le Code des obligations. Elle est au surplus d'une nature assez complexe et fait partie de ce que les Romains appelaient les contrats « innommés » et de ce que les Allemands appellent les « gemischten Verträge ». Elle participe en effet de différents contrats; sa nature n'a même pas encore été déterminée d'une manière absolument précise.

[1] Conférence faite devant la Société neuchâteloise des ingénieurs et architectes, le 1er avril 1913.