

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 62 (1936)  
**Heft:** 17

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 13.10.2024

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

## ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 12 francs  
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs  
Etranger : 12 francsPrix du numéro :  
75 centimes.Pour les abonnements  
s'adresser à la librairie  
F. Rouge & C<sup>ie</sup>, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; A. ROSSIER, ingénieur ; *Vaud* : MM. C. BUTTICAZ, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. ODIER, architecte ; CH. WEIBEL, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur cantonal ; E. PRINCE, architecte ; *Valais* : MM. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny ; HAENNY, ingénieur, à Sion.

RÉDACTION : H. DEMIERRE, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires,  
LA TOUR-DE-PEILZ.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BULLETIN TECHNIQUE

A. DOMMER, ingénieur, président ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER ; E. SAVARY, ingénieur.

## ANNONCES

Le millimètre sur 1 colonne,  
largeur 47 mm :  
20 centimes.

Rabais pour annonces  
répétées.

Tarif spécial  
pour fractions de pages.

Régie des annonces :  
Annonces Suisses S. A.  
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)  
Lausanne

SOMMAIRE : *Constatations et réflexions d'un automobiliste, relatives à l'amélioration des routes de montagnes*, par R. GIANELLA, ingénieur. — *Concours d'idées pour un temple national, à Clarens*. — *L'emploi du « Plastiment » en vue d'améliorer la qualité des bétons*. — *DIVERS : Semaine de l'électricité*. — *Cours d'introduction à l'étude des principaux problèmes de la pollution des cours d'eau et de l'épuration des eaux usées*. — *NÉCROLOGIE : Edmond Emmanuel*. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. — *BIBLIOGRAPHIE*. — *CARNET DES CONCOURS*. — *NOUVEAUTÉS*. — *INFORMATIONS*.

### Constatations et réflexions d'un automobiliste, relatives à l'amélioration des routes de montagne<sup>1</sup>.

par M. R. GIANELLA, ingénieur cantonal du Tessin.

C'est le plus grand bâtisseur de routes des temps modernes, Napoléon, qui dit un jour à un de ses lieutenants, qu'il préférerait un petit croquis à un long rapport et certes j'aurais aimé pouvoir suivre les préceptes du grand empereur en me limitant à la distribution du dessin qui vous a été remis avant la conférence. Mais un dessin n'explique pas toujours un point de vue, et je me vois donc dans l'obligation de fournir quelques éclaircissements au sujet de celui que j'ai adopté qui n'est pas seulement celui du technicien mais aussi — et même surtout — celui de l'automobiliste.

Cet aveu d'un technicien qui parle en automobiliste me vaudra, j'ose espérer, votre indulgence pour plusieurs défauts de mon exposition : en premier lieu pour l'insuffisance des dessins (ou croquis) que j'ai dû préparer dans un laps de temps très restreint et ensuite aussi pour certaines de mes remarques et propositions qui pourront paraître trop unilatérales, hardies, ou même exagérées et qui sont pourtant dictées par le seul souci de mieux faire comprendre les besoins de ceux qui utilisent les moyens modernes de locomotion.

La statistique tessinoise des accidents de circulation a enregistré, en 1934, 651 accidents plus ou moins graves survenus à toute sorte de véhicules (autos, motos, voitures à chevaux, bicyclettes, etc.), dont environ 150 se sont produits dans les parties en courbe de la route.

Parmi ces 150 cas, j'en ai trouvé environ 100 dans lesquels la cause de l'accident remonte au manque de visibilité, manque de pratique de la part du conducteur, essai de dépassement en

courbe, dérapage, dégâts aux freins, excès de vitesse, etc., sans responsabilité du conducteur ou avec responsabilité atténuée. Dans les autres 53 cas, en revanche, presque tous avec des conséquences graves, la responsabilité du conducteur pour avoir voulu couper la courbe, était nettement établie, ce qui prouve que chez nous, comme ailleurs, les imprudents ne sont pas en petit nombre. De même, les services de la police de la circulation ont dressé, en 1934, environ 300 contraventions pour excès de vitesse et mauvaise conduite des véhicules à moteur. Autre preuve que nos routes ne sont pas utilisées seulement par des maîtres du volant, mais aussi par un bon nombre de chauffards.

Bien entendu, les normes actuelles des Professionnels de la Route n'y sont pour rien ; mais les chiffres que j'ai reproduits et établis démontrent sans doute que dans la construction des nouvelles routes, comme dans l'amélioration de celles qui existent déjà, il y a lieu de tenir compte de la psychologie des automobilistes, et même des facteurs qui dépendent de leur sottise (car il faut appeler ainsi toute forme de témérité inutile) et qui ont été la cause des 53 accidents caractérisés et des 300 contraventions dont je viens de parler.

Si j'ai mentionné les facteurs psychologiques, c'est parce que dans les courbes des routes de montagne il arrive fréquemment que la faute du conducteur qui « coupe » le virage n'est pas imputable à la témérité seule. Lorsque l'automobiliste aborde un virage à l'extérieur, c'est très souvent la crainte instinctive du vide qu'il aperçoit à côté de son chemin qui l'engage à se déplacer vers la zone interdite. Je peux citer à ce sujet deux accidents d'automobile qui m'ont touché de très près : une rencontre entre un camion lourdement chargé et une voiture, au cours de laquelle j'ai été gravement blessé au cou et une collision violente, survenue il y a quelques semaines seulement, entre deux voitures, dans laquelle ont failli périr quelques-uns de mes amis qui n'ont subi, heureusement, que des blessures assez graves, mais guérissables.

Dans les deux cas, le véhicule fautif était conduit par un chauffeur de métier, donc capable. La responsabilité de

<sup>1</sup> Rapport présenté à la XXIV<sup>me</sup> conférence romande des Travaux publics (septembre 1935).