

# Quelques réflexions sur les routes des Etats-Unis d'Amérique

Autor(en): **Bonjour, Jean Ed.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **76 (1950)**

Heft 21

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57449>

## **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.

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

**ABONNEMENTS :**Suisse : 1 an, 20 francs  
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs  
Etranger : 22 francsPour les abonnements  
s'adresser à la librairie**F. ROUGE & Cie**  
à LausannePrix du numéro :  
1 fr. 25

**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 polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.**

**COMITÉ DE PATRONAGE.** — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. P. JOYE, professeur; E. LATELTIN, architecte — *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur; E. D'OKOLSKI, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur; CL. GROSGURIN, architecte; E. MARTIN, architecte; V. ROCHAT, ingénieur. — *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte; G. FURTER, ingénieur; R. GUYE, ingénieur; *Valais* : MM. J. DUBUIS, ingénieur; D. BURGNER, architecte.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur. Case postale Chauderon 475, LAUSANNE

**TARIF DES ANNONCES**Le millimètre  
(larg. 47 mm) 20 cts  
Réclames : 60 cts le mm  
(largeur 95 mm)Rabais pour annonces  
répétées**ANNONCES SUISSES S.A.**5, Rue Centrale  
Tél. 22 33 26  
LAUSANNE  
et Succursales**CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE**

A. STUCKY, ingénieur, président; M. BRIDEL; G. EPITAUX, architecte; R. NEESER, ingénieur.

**SOMMAIRE :** *Quelques réflexions sur les routes des Etats-Unis d'Amérique*, par JEAN ED. BONJOUR, ingénieur au Service cantonal des routes, Lausanne. — *Nouveau bâtiment de la Banque cantonale du Valais, à Brigue* : Concours d'architecture. — Société suisse des ingénieurs et des architectes : *Communiqué du Secrétariat*. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS :** *Bâtiment scolaire à Renens (Vaud)*. — **SERVICE DE PLACEMENT.** — **INFORMATIONS DIVERSES :** *Ponts à bascule dans le service des chemins de fer*, par O. SUTER, ingénieur, Olten.

## QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LES ROUTES DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

par JEAN ED. BONJOUR, ingénieur au Service cantonal  
des routes, Lausanne<sup>1</sup>

Après un court séjour aux U. S. A., le fait le plus frappant pour un visiteur de chez nous, c'est l'immensité du pays. Habitué aux dimensions suisses, ou même européennes, le voyageur, après quelques jours, se rend compte qu'il est nécessaire de passer à une autre échelle. Cette constatation a une influence directe sur les moyens de communications. Il est exclu de vouloir se déplacer à pied; l'emploi d'un véhicule est obligatoire. Pour cela, l'Américain utilisera indifféremment l'automobile, le car, le train ou l'avion, mais de préférence la voiture ou l'avion. Les moyens de transports collectifs, propriétés de compagnies privées, sont bien organisés. Un réseau complet d'autocars (trailways) couvre tout le territoire des U. S. A. et il est possible de monter à New-York dans un car (fig. 1) pour être déposé à San-Francisco. De même, à l'aéroport La Guardia à New-York (fig. 2), chaque minute, presque jour et nuit, un avion s'envole.

Le report sur un croquis des U. S. A. (et en particulier sur l'Etat de Michigan), de la Suisse à la même échelle (fig. 3), montre immédiatement que l'étendue du problème routier n'est pas la même en Suisse et aux U. S. A. Et comme, d'autre part, chaque dirigeant routier des U. S. A. est maître chez lui et que son indépendance d'esprit est très grande, il n'est pas exact de parler de méthodes américaines, de réalisations américaines. Il n'existe pas de doctrine unique.

Car un voyageur étudiant les routes des U. S. A. peut y

trouver tout ce qu'il veut. Des réalisations formidables (fig. 4) à côté de constructions existantes (fig. 5) de qualité médiocre.

Aussi, même après un périple ayant comporté des déplacements d'une longueur totale de 12 675 km, dont la moitié environ effectuée au moyen de véhicules terrestres, il serait téméraire de prétendre porter un jugement complet et définitif. Il est plus logique de citer des exemples.



Fig. 1. — LOVELAND PASS, Colorado. Col des Montagnes Rocheuses, point de séparation des eaux de l'Atlantique et du Pacifique. Altitude 3630 m. Autocar de la Compagnie Rio Grande.

<sup>1</sup> Exposé présenté à la Conférence romande des Directeurs de Travaux publics, à Fribourg, le 20 juin 1950.



Fig. 2. — AÉRODROME LA GUARDIA, New-York. Point de départ des lignes continentales. Les six avions du second plan sont prêts à l'envol et attendent l'autorisation de la tour de contrôle.

*Organisation générale*

La longueur totale du réseau routier des U. S. A. est de 58 millions de km. Le nombre des véhicules immatriculés est estimé, à la fin de l'exercice 1949, à 43 298 000, en augmentation de 6 % sur l'année 1948 et de 41 % sur 1939. A la fin du même exercice, le montant des travaux routiers mis en soumission était de 120 millions de dollars. La circulation routière est dirigée par différents organismes centraux ou locaux. Une seule règle est générale : chaque Etat (il y en a quarante-huit) est maître chez lui et construit à sa manière et à sa convenance son réseau routier.

Mais le Gouvernement fédéral de Washington ne reste pas inactif. A côté d'autres activités, il s'occupe principalement de l'établissement des normes et du subventionnement.

En collaboration avec les grandes associations techniques routières principalement (A.A.S.H.O. et A.S.T.M.), il dirige pratiquement toutes les recherches, soit de laboratoires, soit sur le champ ; il élabore les statistiques, met en valeur les



Fig. 4. — HOUSTON, Texas. La nouvelle « Freeway » Gulf. Les routes latérales parallèles servent au trafic local.



Fig. 3.

résultats, ce qui lui permet de publier des normes (Standard et spécification). Celles-ci n'ont pas force de loi ; ce sont des directives qui ne sont pas nécessairement appliquées pratiquement, mais dont l'esprit est suivi.

D'autre part, grâce à un fonds fédéral, dont les paiements aux Etats en 1949 se sont élevés à 399 399 857 dollars, le Gouvernement fédéral subventionne la construction routière. A cet effet les routes sont réparties en trois classes (primaire, secondaire et urbaine), qui correspondent à trois systèmes d'aide fédérale.

Le système d'aide primaire, qui répartit le 45 % des sommes à disposition, intéresse surtout le « Système national de routes inter-Etats ». Depuis quatre ans et demi, la législation a admis ce réseau, dont le tracé est exactement fixé depuis deux ans. Il comprend une longueur approximative de 4 800 000 km, soit le 1,2 % de la longueur totale des routes, mais il intéresse le 20 % du trafic total. Et ce trafic est énorme, puisque à part les véhicules particuliers, le 70 % environ des gros transports se fait par route à l'aide de « trucks ». Par exemple à la sortie de Détroit, sur la route US 24, on compte 300 trucks/heure jour et nuit.

Le Gouvernement fédéral dispose de neuf bureaux, répartis dans le pays, qui contrôlent complètement tous les travaux subventionnés, et qui décident de l'urgence et de l'importance de la subvention accordée, dont le montant varie avec la qualité du travail effectué. Si un Etat construit des routes excellentes, le montant des subventions est très élevé ; si ces routes sont médiocres, et cela se produit, l'Etat ne reçoit presque rien.



Fig. 5. — WALDEN, New-York. Route fédérale étroite et à profil défectueux.



Fig. 6. — LOVELAND PASS, Colorado. Route US 6 à l'altitude [de 3600 m. Largeur utile déblayée de 10 m. environ.

Cette manière de faire distingue donc automatiquement les routes fédérales (US) des autres.

Remarquons que ce système de subventionnement reste valable pour les traversées de localités et que dans l'intérieur de grandes villes, San-Francisco par exemple, les routes fédérales sont payées complètement par le Fonds fédéral.

A part ces deux autorités (Gouvernement fédéral et Etat), la construction routière peut aussi dépendre du district (county) et de la commune (town). L'organisation routière des U. S. A. dépend donc des autorités suivantes: Gouvernement fédéral, Etat, district et commune.

*Construction*

L'immensité du pays et la diversité des climats — Seattle est à la même latitude que Le Havre et la Floride à celle de Ténériffe — impose la résolution de problèmes extrêmement variés et divers. La construction d'une route dans le Désert Mohave demande des solutions différentes que pour les cols des Montagnes-Rocheuses (fig. 6) et pour les routes du Michigan.

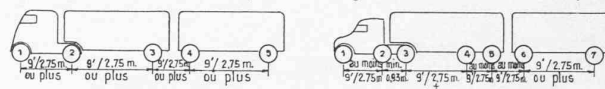
Actuellement les problèmes qui se posent aux ingénieurs des U. S. A. sont les mêmes, à la dimension près, que ceux qui se posent aux ingénieurs routiers suisses. Et, en comparant avec les méthodes appliquées dans le canton de Vaud, les solutions adoptées sont les mêmes. Le tracé en plan et en profil cherche à incorporer la route le mieux possible dans le paysage. Bien qu'il existe de nombreux tronçons de plusieurs dizaines de kilomètres complètement rectilignes, l'adoption de courbes à grands rayons est recommandée.

Selon les conditions climatiques, la route doit résister à l'action du gel, de l'eau, ou à plusieurs de ces facteurs. La résistance aux charges s'obtient par la constitution d'une fondation d'épaisseur suffisante et par la limitation de la charge par roue. La détermination de l'épaisseur de la fondation se base presque toujours (toujours pour les aérodromes) sur la méthode connue du C. B. R., ceci malgré ses imperfections. D'autres méthodes sont à l'étude, mais ne sont pas encore généralisées. La charge par roue est fixée par chaque Etat (fig. 7) et peut varier selon la saison et l'état des routes. Notons que dans tous les Etats, la charge des « trucks » est contrôlée obligatoirement au moyen de balances se trouvant en bordure de toutes les routes. Les dangers du gel sont combattus soit par des drainages, soit par la constitution d'une fondation non gélive. Dans l'Etat du Michigan, les routes fédérales ont une fondation de l'épaisseur de la profondeur du gel (50 à 120 cm) et les autres routes

Michigan State Highway Department

Dimensions et charges maxima des trains routiers

Ecartement 76 in./1,93 m. Largeur 96 in./2,45 m. Hauteur 12 ft 6 in./3,70 m.  
Longueur d'un véhicule moteur 35 ft/10,65 m. Longueur d'un train routier 50 ft/15,20 m



du 1<sup>er</sup> juin au 28 février

charge maximum par axe pour toutes routes

1	2	3	4	5	axe n°	1	2	3	4	5	6	7
18000	18000	18000	18000	18000	pounds	13000	13000	13000	13000	13000	13000	18000
8,15	8,15	8,15	8,15	8,15	tonnes	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	8,15

La pression spécifique ne doit pas dépasser 8,4 kg par cm. de largeur du pneu

du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai

charge maximum par axe pour routes à revêtement en béton

1	2	3	4	5	axe n°	1	2	3	4	5	6	7
12500	13500	13500	13500	13500	pounds	9750	9750	9750	9750	9750	9750	13500
6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	tonnes	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	6,1

La pression spécifique ne doit pas dépasser 6,4 kg par cm. de largeur du pneu

du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai

charge maximum par axe pour toutes routes sans revêtement en béton

1	2	3	4	5	axe n°	1	2	3	4	5	6	7
11700	11700	11700	11700	11700	pounds	8450	8450	8450	8450	8450	8450	11700
5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	tonnes	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	5,3

La pression spécifique ne doit pas dépasser 5,4 kg par cm. de largeur du pneu

Fig. 7.

une épaisseur de fondation correspondant à la moitié de la profondeur du gel.

Les revêtements sont les mêmes que ceux utilisés chez nous. A part les routes gravelées, on rencontre indifféremment des routes à revêtements flexibles (fig. 8) (bitume, asphalte, etc.) ou des routes en béton. Le choix dépend en général du prix; on adopte ce qui coûte le moins. Presque toujours le béton est plus cher que le bitume<sup>1</sup>.

En général, les routes en béton sont de qualité inférieure aux nôtres. Effectuer plusieurs centaines de kilomètres successifs soit sur des routes bétonnées, soit sur des routes à revêtement bitumineux ne présente pas de différence de confort notable, si la qualité de la surface est bonne.

Par contre, le profil-type comporte, outre les voies de circulation normalement construites, des banquettes centrales et surtout latérales (fig. 9, 19, 20), au même niveau que la chaussée proprement dite, traitées plus sommairement

<sup>1</sup> A titre indicatif, en Californie 50 kg de ciment coûtent 2,50 fr s., et 50 kg. de bitume 2,30 fr s. Le salaire horaire d'un manoeuvre est de 1 dollar 90, celui d'un ouvrier qualifié de 2 dollars 50 à 2 dollars 75 (mais le coût de la vie est double du nôtre).



Fig. 8. — IDAHO SPRINGS, Idaho. Tapis de mortier bitumineux des routes US 6 et US 40, extrêmement rugueux. La pièce de monnaie au centre de la figure a un diamètre de 24 mm.





Fig. 9. — SAN-FRANCISCO-SACRAMENTO, *Californie*. Autoroute, composée de deux voies pour chaque sens. Les banquettes latérales traitées plus sommairement que la chaussée, servent au stationnement.

et qui servent au stationnement ou à des dépassements exceptionnels. De sorte que, sauf permission spéciale, le stationnement est interdit sur les voies de circulation (fig. 10) qui sont toujours libres.

Les accotements, fossés, talus sont réglés très grossièrement, rarement à la main. Les machines sont très abondantes, utilisées à l'extrême, même pour des travaux de réglage fin qui paraissent ne pouvoir être exécutés qu'à la main. En général, elles sont mal entretenues. Et parmi les questions de détail qui nous préoccupent, il faut nous méfier de certaines réclames disant : « Les Américains font ainsi. » De très nombreux essais sont en cours aux U. S. A. Mais la publication du résultat ne veut pas dire que la méthode est adoptée partout. On a parlé de canal central unique pour les canalisations (eau, gaz, électricité) des grandes villes. En vérité quelques essais timides ont été exécutés. Du reste, les chaussées à l'intérieur des localités sont nettement moins bonnes

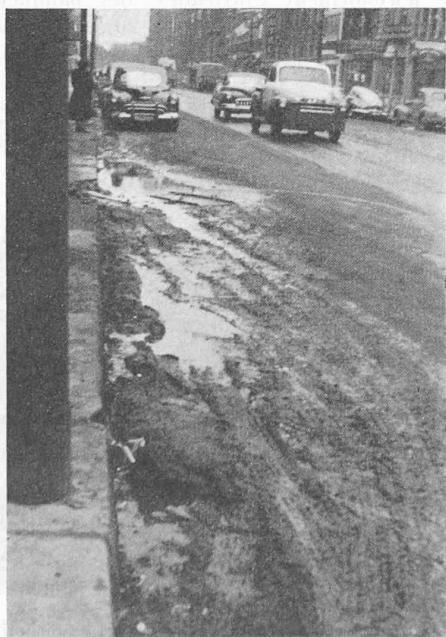


Fig. 12. — CHICAGO, *Illinois*. Rue principale.



Fig. 10. — LAKE PLACID, *New-York*. Signal d'interdiction de stationner sur le revêtement. Remarquer aussi le type de barrière composée de gros poteaux en béton et de deux câbles métalliques horizontaux fixés à la hauteur du pare-choc.



Fig. 11. — DENVER, *Colorado*. Intérieur de la localité; rues et trottoirs très larges se coupant à angles droits.



Fig. 13. — DÉTROIT, *Michigan*. Route Mich. 102 à Ferndale. Un des deux tronçons de routes chauffées pour le déblayage des neiges. On distingue les poteaux et les transformateurs d'amenée du courant.



Fig. 14 et 15. — Divers engins utilisés pour l'enlèvement de la neige. Ces figures montrent aussi le style caractéristique de la majorité des maisons, construites en bois et vernies.

que chez nous (fig. 10, 11). Chaque service creuse comment et où il l'entend ; le remblayage des fouilles et le réglage des regards est très rudimentaire. On a parlé d'adjonction de caoutchouc dans le bitume. En vérité, deux tronçons d'essai existent. On a parlé de chauffage de la chaussée pour l'enlèvement des neiges. En vérité deux tronçons existent,

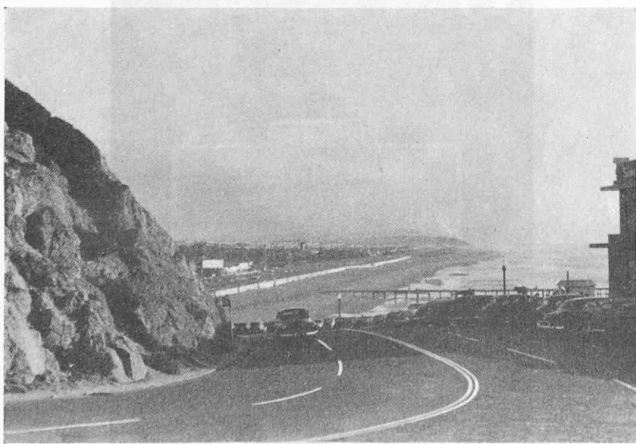


Fig. 17. — SAN-FRANCISCO, *Californie*. La ligne blanche double indique l'interdiction générale de traverser ; les lignes pointillées limitent les voies de circulation.



Fig. 16. — LOVELAND PASS, *Colorado*. Grader à lame en dents de scie. La surface de la neige durcie, ainsi traitée, devient rugueuse et permet de circuler jusqu'à 3600 m d'altitude sans chaînes à neige. On distingue mal sur la figure les stries obtenues.

à Ferndale (fig. 13) et à Portland. Et les résultats ne paraissent pas extrêmement satisfaisants.

A ce sujet mentionnons que le déblaiement des neiges se fait généralement au moyen de bulldozer, camions à lame et grader (fig. 14, 15, 16).

#### Régulation du trafic et signalisation

Un autre objet d'étonnement pour un visiteur des U.S.A. est le respect presque absolu des règlements de circulation. En général, un automobiliste américain est beaucoup plus calme, moins nerveux qu'un de ses confrères de chez nous. La vitesse à laquelle il circule est, de par les limitations, moins grande ; les stops sont beaucoup plus fréquents (toutes les routes débouchant sur une route inter-Etats sont « stoppées »). Sans récrimination, il suit les indications données ; il ne cherche pas à forcer le passage. Dans les grandes villes spécialement, un piéton engagé sur un passage clouté a la priorité et celle-ci est respectée. Mais de son côté, le piéton ne traîne pas sur la chaussée ; s'il le faut, il fera même quelques pas de course pour libérer le passage. L'automobiliste ne se croit pas d'une race supérieure ; et le piéton est un automobiliste momentanément sans véhicule.

Et si ce respect des règlements n'est pas volontaire de la part du conducteur, la police l'impose grâce à des mesures

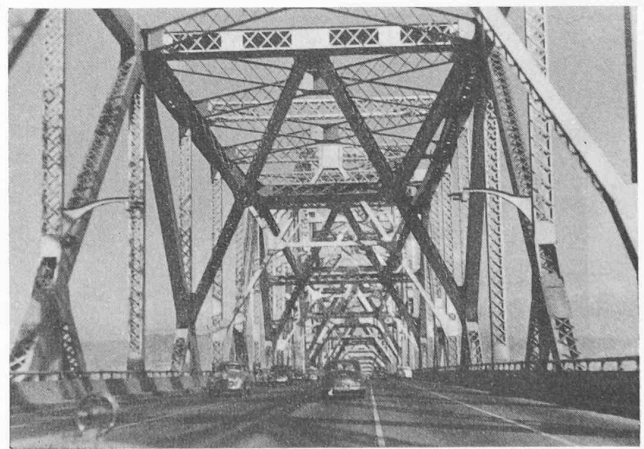


Fig. 18. — SAN-FRANCISCO, *Californie*. Oakland Bridge, comportant six voies limitées par un trait blanc continu.

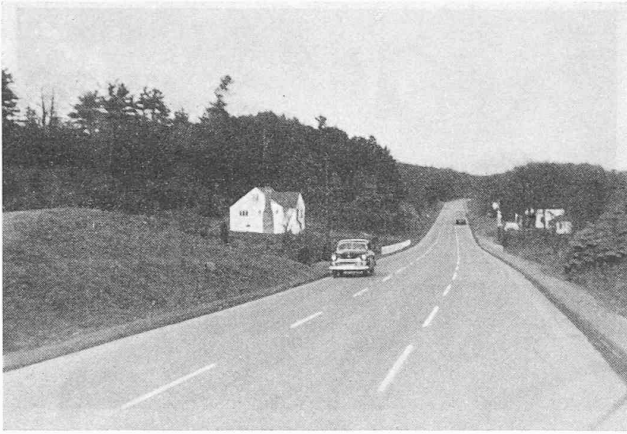


Fig. 19. — KATZKILL, *New-York*. Route US 9 à trois voies sur ce tronçon ; les lignes pointillées blanches limitent les voies de circulation. Remarquer les banquettes latérales.

très sévères, en particulier par le retrait du permis de conduire.

La question de la régulation du trafic et de la signalisation fait, par comparaison, apparaître un point faible de nos routes.

Dans la mesure du possible, toujours sur les routes principales (parkway, expressway), les sens de circulation sont nettement séparés. Cette séparation est obtenue soit par une double ligne peinte (fig. 17), soit par des potelets amovibles, par un mur, ou par une banquette centrale dont la largeur varie entre 1 m et 100 m. Et, pour autant que les croisements soient encore à des niveaux différents, il est possible de rouler plusieurs centaines de kilomètres sans obstacles latéraux ou de front. Et je pense aux routes New-York - Albany (la plus moderne des U. S. A.), Détroit - Lansing, San-Francisco - Sacramento.

Le nombre des voies dépend de l'intensité du trafic. Il peut varier selon le moment, selon la densité de la circulation. Lorsque l'on sait que sur le Oakland Bridge, à San-Francisco (fig. 18), ou la Grand River Avenue, à Détroit, il passe 65 000 véhicules par jour, on comprend la nécessité de voies multiples. Il existe des centaines de kilomètres de routes à trois voies (fig. 19). Cette solution y est acceptable,

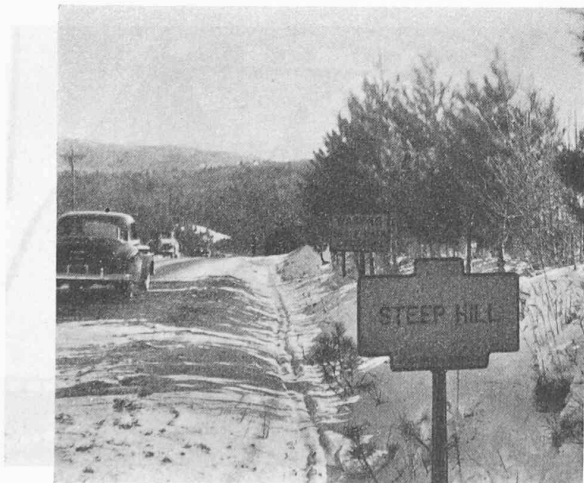


Fig. 21. — LAKE PLACID, *New-York*. Indicateurs signalant une forte pente et un croisement de route cavalière.

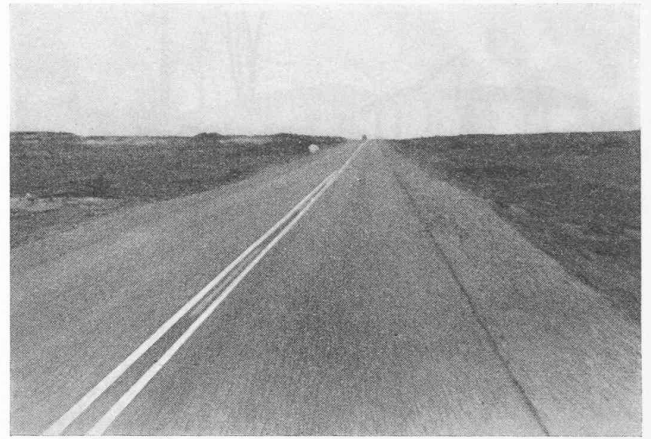


Fig. 20. — JEROME, *Idaho*. Route US 93 à deux voies. La ligne pointillée centrale jaune indique l'axe de la route. Les lignes latérales en traits continus blancs indiquent des interdictions de traverser. Remarquer les banquettes latérales.

car l'état d'esprit des conducteurs américains est différent du nôtre. Mais elle n'est pas sans présenter de nombreux inconvénients et dangers.

Sur toutes les routes importantes, les voies de circulation sont marquées sur la chaussée. Ce marquage comprend soit une ligne sur chaque bord de la voie, si la route est à plusieurs voies, soit une ligne d'axe pour les autres routes. Cette ligne est composée d'un trait plein ou pointillé de couleur jaune ou blanche ; sur les tronçons comportant une interdiction (virages ou points hauts), ce trait est bordé d'une ou deux lignes latérales (fig. 20), soit de même couleur, soit de couleur opposée. Et tous les obstacles, passages à piétons, école, voirie, sont signalés clairement par lettres peintes sur la chaussée.

Pour un conducteur ne connaissant pas le parcours, ce système demande le minimum de concentration, d'où le minimum de fatigue.

La signalisation latérale par signaux ou feux lumineux est extrêmement complète. Tous les changements dans la structure ou la nature de la route, tous les obstacles, toutes les courbes, tous les cassis sont signalés (fig. 21 et 22). De même la vitesse maximum est prescrite. Elle dépend de l'état de la route, de ses courbes, de ses dévers. Mais si le

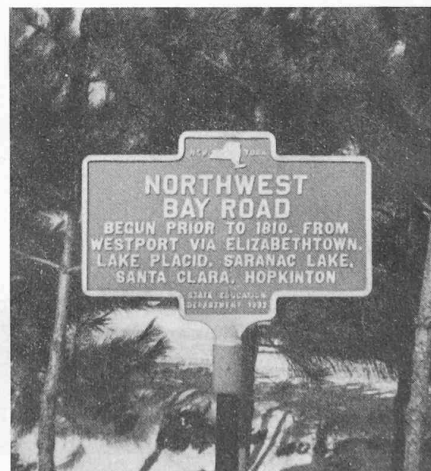


Fig. 22. — LAKE PLACID, *New-York*. Indicateur donnant l'histoire et le parcours suivi par la route.



conducteur circule à la vitesse prescrite, il roule avec une très grande sécurité. La vitesse maximum autorisée semble être de 60 MPH (100 km/h.). Dans la ville de New-York, elle est de 25 MPH (40 km/h.).

#### Conclusions

Regrettant de n'avoir pu entrer dans plus de détails, il me paraît pouvoir tirer de ce voyage aux U. S. A. les règles générales suivantes :

La différence d'échelle entre nos deux pays demande que nous ne copions pas servilement les réalisations des U. S. A., mais que, si nous adoptons leurs idées, nous les adaptions à nos besoins.

Il n'existe pas aux U. S. A. une doctrine unique pour la question routière ; le Gouvernement fédéral publie des directives dont l'esprit est respecté.

Au point de vue technique de la construction routière, de par l'application des expériences et méthodes américaines, nous ne sommes pas en retard. Avec la différence qu'aux U. S. A. le constructeur cherche plutôt l'espace qu'une qualité et une finition extrêmes.

Mais nous avons beaucoup à apprendre concernant la régulation du trafic et la signalisation, qui doivent faciliter le conducteur et non lui poser des problèmes à résoudre. En principe, les voies de circulation sont toujours libres, les obstacles latéraux ou de front sont éliminés.

Au point de vue tourisme, souvenons-nous que l'Américain fait corps avec son auto. Il y mange, y boit, y dort, s'y divertit : il existe en plein air des cinémas pour automobilistes.

En résumé, l'Américain raisonne *auto*, nous raisonnons *piétons*.

A la suite de ce voyage, j'ai tiré les conclusions personnelles suivantes, pour ce qui concerne notre pays :

En moyenne, et à l'exception des grandes liaisons, nos routes sont d'une qualité équivalente à celles des U. S. A.

Mais la circulation routière, en dépit des entraves, va encore se développer — sans arriver toutefois à la densité américaine — et se concentrer dans les grandes villes.

Il faudra un jour ou l'autre écouler ce trafic, et pour cela faire une distinction marquée entre routes principales et secondaires.

Les grands centres doivent être reliés par des liaisons de construction homogène permettant une vitesse constante de 70 à 80 km/h. En effet, on va plus vite en circulant à une vitesse constante de 80 km/h. qu'en roulant quelques minutes à 120 km/h., puis quelques instants à 25 km/h. Il faut donc, pour les liaisons principales, sortir des localités, libérer les voies de circulation, faciliter celle-ci par une réglementation du trafic et une signalisation parfaite et exclure sans hésitation la construction de routes à trois voies.

Les touristes étrangers, américains en particulier, tiendront à garder leurs habitudes s'ils passent chez nous. Notre tourisme demande donc qu'ils puissent circuler ici avec les mêmes facilités qu'ailleurs. Il faut donc leur offrir à peu près le même confort, sinon ils éviteront notre pays. Et rappelons-nous, à ce sujet, que l'on admire mieux le paysage en roulant à 80 km/h. sans obstacles qu'à 25 km/h. sur une route encombrée.

Je tiens, pour terminer, à exprimer ma gratitude à mon chef, à la compréhension duquel je dois ce voyage si intéressant, et à mes amis américains pour leur dévouement et l'amabilité de leur accueil.

## Nouveau bâtiment de la Banque cantonale du Valais, à Brigue

### CONCOURS D'ARCHITECTURE

#### Extrait du règlement

En avril 1950, la Banque cantonale du Valais ouvrit un concours pour l'étude d'un projet de bâtiment administratif et locatif à Brigue. Ce concours était ouvert à tous les architectes établis dans le canton du Valais.

Le jury était composé de MM. K. Schmid, architecte, Sion, président ; O. de Chastonay, directeur de la banque ; M. Zermatten, professeur ; P. Reverdin, architecte, à Genève ; J. Iten, architecte, à Sion. (Suppléant : M. Schmid, architecte, à Veytaux.)

#### Extrait du rapport du jury

Le jury s'est réuni à Brigue les 25 et 26 juillet 1950. Vingt-trois projets avaient été présentés dans le délai prescrit.

Après un premier examen des projets, le jury fixe les critères d'appréciation suivants :

- a) Utilisation du terrain et implantation du bâtiment ;
- b) Disposition des locaux de la banque (rez-de-chaussée et sous-sol) ;
- c) Disposition des bureaux et des étages ;
- d) Architecture ;
- e) Cube.

Il procède ensuite à une appréciation générale des travaux présentés.

L'espace limité dont dispose la Banque cantonale exclut à peu près toute fantaisie dans l'implantation du bâtiment. La plupart des architectes ont considéré avec raison qu'il fallait,

dans la mesure du possible, donner la plus grande importance à la façade sur rue, même si cette solution ne va pas dans le sens de la meilleure utilisation de la lumière. Le jury considère que c'est une erreur de négliger la façade ouest en faveur de la façade sud, ceci en dépit de certains avantages qu'offre une disposition en profondeur.

Par ailleurs, certains concurrents ont cru utile d'adopter une « architecture » rappelant les édifices voisins. Ces édifices, étant de mauvaise époque, ne sauraient imposer leurs formes aux constructions nouvelles.

Enfin, le jury regrette que plusieurs projets s'inspirent par trop manifestement des bâtiments construits par la Banque cantonale à Martigny et à Sierre.

Néanmoins, le jury constate avec satisfaction que les projets sont, dans l'ensemble, intéressants et fort bien présentés.

Lors d'un premier tour d'élimination, cinq projets non conformes aux dispositions du règlement sont écartés.

Au deuxième tour, sont éliminés neuf projets dont l'architecture et la disposition générale sont insuffisantes — ou dont certains éléments ne sont pas conformes aux dispositions du programme.

Au troisième tour, sont éliminés quatre projets qui, tout en possédant d'évidentes qualités, se condamnent par des fautes trop apparentes d'architecture ou de disposition intérieure.

Le second jour de ses séances, le jury réexamine tous les projets en détail, réétudie le classement déjà établi ; aucune modifi-