

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

## ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

Prix 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.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

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

Publicité :  
TARIF DES ANNONCES

Le millimètre  
(larg. 47 mm.) 20 cts.  
Tarif spécial pour fractions  
de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces  
répétées.

ANNONCES-SUISSES S.A.  
5, Rue Centrale,  
LAUSANNE  
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE  
A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER.

SOMMAIRE : *Le projet de la croix routière suisse et le projet de la route de grande communication par la vallée de la Venoge*, par P. SOUTTER, ingénieur. — *Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Diplômes.* — NÉCROLOGIE : *Max Schwarz, ingénieur rural.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — DOCUMENTATION.

## Le projet de la croix routière suisse et le projet de la route de grande communication par la vallée de la Venoge,

par P. SOUTTER, ingénieur.

L'Inspectorat fédéral des travaux publics a publié en mai 1943 le rapport qu'une commission d'experts nommée à cet effet a adressé au Département fédéral de l'intérieur sur l'aménagement du réseau des routes principales suisses<sup>1</sup>. Ce rapport, fort intéressant, examine la situation actuelle des routes et du trafic, les efforts réalisés jusqu'ici pour l'amélioration du réseau routier, le futur réseau, son développement probable, les aménagements nécessaires, les principes qui doivent guider ces aménagements et les frais de construction. Il fait une distinction entre la croix routière, c'est-à-dire les grandes transversales nord-sud et ouest-est, et le réseau général. Il classe le trafic d'après la fréquentation des routes sur la base des recensements faits avant la guerre. Ce classement est établi comme suit : Trafic interne : 1<sup>o</sup> trafic local et régional, 2<sup>o</sup> trafic d'affaires et de commerce à longue distance, 3<sup>o</sup> tourisme ; trafic étranger : 4<sup>o</sup> tourisme, 5<sup>o</sup> transit. Nous estimons que cette classification n'a qu'une valeur relative car l'après-guerre verra un tel développement du trafic automobile à grande distance

qu'il en pourrait résulter un renversement complet de l'échelle des valeurs statistiques d'avant-guerre.

Les grandes transversales présentent un intérêt spécial pour le trafic interne à grande distance et pour le trafic international. Plusieurs initiatives, ces dernières années, ont attiré sur elles l'attention des pouvoirs publics. Nous rappellerons par exemple le postulat Wenk au Conseil des Etats en 1937, ainsi que la requête présentée en 1940 au Conseil fédéral par la Société suisse des routes automobiles avec l'appui de plusieurs grandes associations touristiques et techniques.

Les grandes transversales doivent être étudiées aujourd'hui, parce que leur construction présenterait les plus grands avantages comme occasion de travail, si la lutte contre le chômage s'imposait à la fin de la guerre. Elles sont absolument nécessaires si l'on veut assurer à la Suisse le grand trafic du tourisme international d'après-guerre. Le rapport précité souligne leur importance pour le trafic interne régional et à longue distance. Le projet de la croix routière permet donc d'insérer dans le programme des possibilités de travail une création de valeur économique évidente. D'autre part, la construction de routes pourrait bien être une des seules possibilités de travail pour un grand nombre de chômeurs, au cas où la pénurie de matériaux venait à s'aggraver davantage.

Il faut donc mettre tout en œuvre pour hâter l'étude de ces grandes transversales, pour être prêt à ouvrir les chantiers au premier moment venu. C'est la raison pour laquelle il faut louer la Société suisse des routes automobiles d'avoir fait établir, pendant ces dernières années, des avant-projets pour ces routes, d'entente avec l'Ins-

<sup>1</sup> Nous avons signalé ce rapport à nos lecteurs dans le *Bulletin technique* du 29 mai 1943, p. 134. (Réd.)