

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1908)  
**Heft:** 14

## **Sonstiges**

### **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:** 12.01.2026

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

pas dépasser. En montagne et dans quelques endroits difficiles, à Lavaux spécialement, il arrive cependant qu'on soit obligé de recourir à du 8 ‰ sur de courts tronçons, mais il vaut mieux, autant que possible ne pas dépasser le 5 ou le 6 ‰, surtout pour les rampes d'accès des passages supérieurs qui paraissent déjà si rapides à cause de leur grande hauteur.

Au point de vue de l'entretien de la chaussée, les paliers sont très défectueux. Le bombement transversal n'est pas suffisant pour assurer un écoulement rapide des eaux pluviales. Il faut encore une pente longitudinale de 1 ‰ au moins. Il y a donc lieu, autant que faire se peut, de ne pas admettre de déclivité plus faible que celle-ci.

Quant aux raccordements verticaux, j'ai dit plus haut qu'ils devaient être longs. J'entends par là qu'ils doivent avoir au minimum 40 m. entre deux pentes de même sens et 80 m. entre des déclivités de sens contraire.

*Profil transversal.* — Une condition essentielle pour que l'aspect d'une route soit satisfaisant, c'est que celle-ci soit suffisamment large. Dans le canton de Vaud, malheureusement, on s'est préoccupé surtout de construire ou de corriger des quantités de kilomètres de chemins auxquels, par motif d'économie, on a donné presque toujours une largeur de 5 m. seulement. Depuis quelque temps, et sous l'influence de M. le conseiller d'Etat Duboux, actuellement Directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement des C. F. F., on tend à augmenter les dimensions transversales des routes nouvelles. Aujourd'hui on n'en construit presque plus de moins de 6 m. Il y a lieu, du reste, de penser qu'avec le développement toujours plus grand du cyclisme et de l'automobilisme on sera obligé d'arriver à une largeur de 8 m. et peut-être davantage. Ce sera tout profit pour la beauté de nos avenues futures.

*Conclusions.* — Il ne faudrait pas tirer de cet article des conclusions trop absolues. En écrivant ces lignes, mon intention n'était pas de faire connaître une recette pour la construction des belles routes. Pour faire d'une route une œuvre d'art, il ne peut y avoir de formule; il faut un tempérament d'artiste, et c'est là une qualité qui nous manque en général, à nous autres ingénieurs. Je me suis simplement efforcé d'attirer l'attention de mes collègues sur les points qui, dans l'étude d'un projet de route, me paraissent les plus importants et de rechercher, comme je le disais au début, quelques-uns des principes qui doivent être à la base de cette étude. Je serais trop heureux si j'avais réussi à montrer que le problème de la construction d'une route n'est pas tout à fait si simple qu'il semble tout d'abord, surtout si l'on veut s'efforcer de le résoudre d'une façon satisfaisante aussi bien au point de vue esthétique qu'au point de vue technique. Celui-là est le seul qui intéresse ce bon public dont je me moquais plus haut, mais que, néanmoins, on doit chercher à contenter, puisqu'enfin les routes sont faites pour lui. Il ne doit donc pas être négligé.

Lausanne, février 1908.

### Concours pour une salle de réunions et un restaurant d'été, à Neuchâtel.

Le jury désigné par le Conseil communal pour l'appréciation des projets de plans d'une *grande salle de réunions* et d'un *restaurant d'été* était composé de MM. R. de Wurtemberg, architecte, à Berne, F. Stehlin, architecte, à Bâle, et Aug. Bron, architecte de l'Etat, à Lausanne.

Il a siégé les 8 et 9 juillet et il a rendu le verdict suivant :

1<sup>er</sup> concours, *Grande salle de réunions au Jardin anglais*; 13 projets.

2<sup>me</sup> prix ex æquo, de fr. 1000, à *Bastringue*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

2<sup>me</sup> prix ex æquo, de fr. 1000, à *Dans les arbres*, MM. Rychner & Brand, Neuchâtel.

3<sup>me</sup> prix, de fr. 500, à *Sauvons les arbres*, M. Maurice Kunzi, Neuchâtel.

Mention honorable, à *Areuse*.

2<sup>me</sup> concours, *Grande salle de réunions, sur un emplacement au choix des concurrents*; 8 projets.

1<sup>er</sup> prix, de fr. 1200, à *Rond Point*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

2<sup>me</sup> prix, de fr. 800, à *Seyon*, M. L<sup>s</sup> Brazzola, Lausanne.

3<sup>me</sup> prix, de fr. 500, à *Triangle*, MM. Broillet & Wulfleff, Fribourg.

Mention honorable, à *Inscrit dans un cercle*.

3<sup>me</sup> concours, *Restaurant d'été, au bord du lac*; 8 projets.

Prix, de fr. 200, à *Lac*, M. R<sup>t</sup> Convert, Neuchâtel.

» » 200, à *Quai*, M. R<sup>t</sup> Convert, Neuchâtel.

» » 200, à *Inconnu*, MM. Prince & Béguin, Neuchâtel.

» » 200, à *Sgraffito*, » Carbonnier & Bosset, »

» » 200, à *Brise*, » Chable & Bovet, »

Nous reproduirons prochainement les principales planches des projets primés à ces concours.

### Tunnel du Lötschberg.

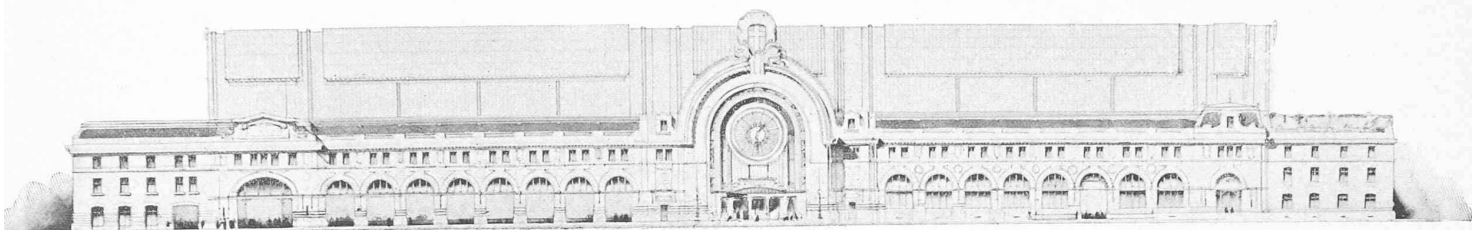
Longueur: 13 735 m.

Etat des travaux au 30 juin 1908.

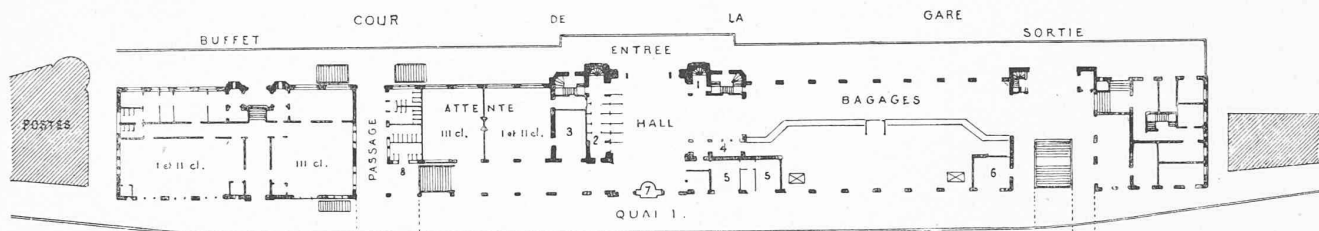
		Gâté Nord Kandersteg	Gâté Sud Goppenstein	Tota des 2 côtés.
<b>Galerie de base.</b>				
Longueur au 31 mai 1908	m.	2332	1902	4234
» au 30 juin 1908	»	2544	2059	4603
» exécutée en juin 1908	»	212	157	369
Journées d'ouvriers hors du tunnel		13567	11034	24601
» dans le tunnel		17413	18070	35513
» ensemble		31010	29104	60114
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel		468	401	869
» dans le tunnel		623	602	1225
» ensemble		1091	1003	2094
Température du rocher à l'avancement.	°C.	9,5	24,5	—
Volume d'eau sortant du tunnel.	l. sec.	1-290	34	—

### Observations.

La galerie d'avancement est maintenant percée sur un tiers de la longueur du tunnel.

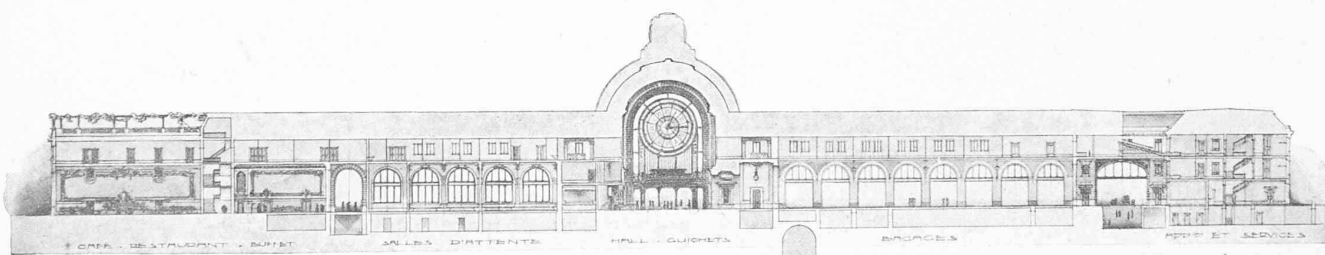


Façade principale.



Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : 1 = Vagons-lits. — 2 = Receveurs aux voyageurs. — 3 = Salon réservé. — 4 = Guichets supplémentaires. — 5 = Chef et sous-chefs.  
6 = Douane. — 7 = Journaux. — 8 = W.-C.



Coupe longitudinale.



Perspective.

2<sup>e</sup> prix : Projet « Paris-Milan », de MM. D. et L. BRAZZOLA, architectes, à Lausanne.

CONCOURS POUR LES PROJETS DE FAÇADES DES NOUVEAUX BATIMENTS  
DE LA GARE AUX VOYAGEURS DE LAUSANNE

Seite / page

leer / vide /  
blank