

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 35 (1909)  
**Heft:** 24

## 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:** 11.01.2026

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

**2<sup>me</sup> Congrès international de la Route  
Bruxelles 1910.**

*Du 31 juillet au 7 août 1910.*

*Aménagement des routes en vue de leur adaptation  
aux nouveaux modes de locomotion.*

Sur initiative du Gouvernement belge, le 2<sup>me</sup> Congrès international de la Route sera tenu à Bruxelles en 1910, pour continuer les études entreprises à Paris en 1908 sur l'aménagement des routes en vue de leur adaptation aux nouveaux modes de locomotion.

Il est organisé par l'Association internationale permanente des Congrès de la Route, formée à Paris en 1908, lors du 1<sup>er</sup> Congrès; et par une Commission d'organisation belge.

Pour participer à ce Congrès, les membres *permanents* de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route étant membres de droit de tous les Congrès de la Route n'ont qu'à faire savoir à la Commission locale d'organisation qu'ils entendent participer aux travaux du 2<sup>me</sup> Congrès.

Les personnes qui désirent n'adhérer qu'au 2<sup>me</sup> Congrès seulement sont considérées comme membres *temporaires* de l'Association internationale.

Les adhésions et les cotisations des *membres temporaires* de l'Association, sont centralisées par le Secrétariat général de la Commission locale d'organisation du 2<sup>me</sup> Congrès, 38, rue de Louvain, à Bruxelles. (Prix de l'inscription Fr. 25.)

Les adhésions et les cotisations des *membres permanents* de l'Association internationale sont centralisées par le Secrétariat général de l'Association, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris.

Les membres temporaires ont le droit d'assister à toutes les séances du Congrès, ainsi qu'aux réceptions et aux fêtes; de participer, moyennant une cotisation supplémentaire, aux excursions; de jouir de toutes les facilités de transport que la Commission locale pourra obtenir et qu'elle portera ultérieurement à leur connaissance.

Ils recevront tous les envois de la Commission internationale permanente, savoir: avant l'ouverture du Congrès, les rapports et les communications et, après la session, le compte rendu des séances.

La Commission d'organisation compte organiser quelques fêtes à Bruxelles, des visites dans les principales carrières du pays et aussi quelques excursions dont une à Anvers, une à Spa, une à Ostende et une aux grottes de Han-sur-Lesse. Ces excursions permettront de visiter des routes spécialement aménagées ou des installations concernant leur adaptation aux nouveaux modes de locomotion. La commission fera parvenir en temps utile aux adhérents, le programme, en même temps que l'indication des réductions sur les prix habituels de transport obtenues des chemins de fer belges en faveur des membres du 2<sup>me</sup> Congrès international de la Route. Ces réductions seront probablement de 50 p. c.

**Programme des questions et des communications.**

**PREMIÈRE SECTION**

**Construction et entretien.**

**Sous-SECTION A.**

*Construction et entretien hors des grandes villes.*

*Première question.* — Chaussées empierrees et pavées. Emploi de liants dans la constitution des chaussées empierrees. Emploi

de bandes de roulement dans les chaussées pavées. Progrès dans la lutte contre l'usure et la poussière.

*Deuxième question.* — Fondation et assainissement des chaussées. Modes d'exécution.

*Troisième question.* — Etablissement de chemins de fer d'intérêt local et de tramways sur routes. Avantages et inconvénients. Influence sur le mode et les dépenses d'entretien.

**Sous-SECTION B.**

*Construction et entretien dans les grandes villes.*

*Quatrième question.* — Nettoiement et arrosage. Nécessité ou utilité. Moyens employés. Prix de revient. Comparaison avec d'autres procédés.

*Cinquième question.* — Choix du mode de revêtement.

*Sixième question.* — Mode d'exécution des travaux de voirie, d'éclairage et d'adduction d'eau.

**COMMUNICATIONS DE LA PREMIÈRE SECTION.**

*Communication n<sup>o</sup> 1.* — Emploi de rouleaux compresseurs à traction mécanique par moteur à pétrole.

*Communication n<sup>o</sup> 2.* — Outilage des routes en dehors des rouleaux compresseurs à traction mécanique, machines à piocher, etc.

*Communication n<sup>o</sup> 3.* — Matériaux de toute nature utilisés dans la construction et l'entretien des routes: qualités à exiger, expérience de réception, unités adoptées.

*Communication n<sup>o</sup> 4.* — Etablissement des trottoirs dans les villes.

*Communication n<sup>o</sup> 5.* — Enlèvement des neiges et glaces.

**DEUXIÈME SECTION**

**Circulation et exploitation.**

*Septième question.* — Influence du poids et de la vitesse des véhicules sur les ouvrages d'art.

*Huitième question.* — Matériel roulant sur les routes. Conditions que doit remplir un véhicule à traction animale ou mécanique pour circuler sur la route sans causer de détériorations anormales et sans subir de dommages spéciaux.

*Neuvième question.* — Conditions d'exploitation des transports en commun par voie de terre et par véhicules autres que les tramways. Avantages, inconvénients, capacités, prix de revient, etc.

**COMMUNICATIONS DE LA SECONDE SECTION.**

*Communication n<sup>o</sup> 6.* — Signaux de la route. Mesures prises en exécution de la décision du Congrès de Paris.

*Communication n<sup>o</sup> 7.* — Différentes espèces de bandages souples: Utilisation, avantages, inconvénients, etc.

*Communication n<sup>o</sup> 8.* — Recensement de la circulation, du tonnage et du trafic; moyens employés et résultats obtenus; unités adoptées.

A l'occasion de ce Congrès il est organisé une *Exposition* d'après le règlement dont ci-après un résumé :

*Comité de l'Exposition.*

**Règlement particulier de l'Exposition.**

*Date et durée.* — L'Exposition annexe du 2<sup>me</sup> Congrès international de la Route s'ouvrira à Bruxelles en avril 1910, et prendra fin en même temps que l'Exposition universelle.

**Classification.** — L'Exposition recevra les cartes, plans, dessins, modèles, outils, appareils, machines et objets divers intéressants la Route.

Les machines pourront être mises en action sur des champs d'expérience que les exposants auraient à organiser à leur frais en dehors de l'enceinte de l'Exposition et d'accord avec le Comité.

#### Concessions de chemins de fer.

**Chemin de fer à voie étroite de Chexbres-Village à Baumaroche.** — La ligne part de la gare de Chexbres-Village sur la ligne du Vevey-Puidoux et traverse le village par un tunnel de 180 m. de longueur. Elle atteint la station de Lignières appelée à desservir les hameaux de Lignières, de Cremières et des Rueyres, franchit le ruisseau de la Salenche sur un ponceau de 3 m. d'ouverture et arrive à la halte de Popraz. Elle dessert le village de Chardonne et atteint finalement la station terminus de Baumaroche.

**Données techniques.** Longueur de la ligne 4900 m. Ecartement des rails 1 m. Rampe maximum 65%.

Altitudes: Chexbres-Village 562,5 m. Baumaroche 810 m. Rayon minimum 50 m. Traction électrique ou à vapeur.

**Devis.** Fr. 650 000.

**Taxes concédées.** Voyageurs, en 2<sup>e</sup> classe Fr. 0,16 ; en 3<sup>e</sup> classe Fr. 0,10 par km. Bagages: Fr. 0,10 par 100 kg. et par km. Marchandises: Fr. 0,05 par 100 kg. et par km. dans la classe la plus élevée et Fr. 0,03 dans la classe la plus basse. Numéraire, métaux précieux: Fr. 0,03 par Fr. 1000 et par km.

**Chemin de fer électrique à voie étroite de Villeneuve au Bouveret.** — La ligne a son point de départ au terminus du tramway Chillon-Byron-Villeneuve. Une station est prévue à Noville. Au Bouveret le point d'arrivée est la gare des C. F. F. qui deviendra gare commune.

**Données techniques.** Longueur de la ligne 5800 m. dont 4400 m. sur territoire vaudois et 1400 m. sur territoire valaisan. Ecartement des rails 1 m. ou 1,435 m. Rampe maximum 1,4%.

Altitudes: Vileneuve 376,9 m., Noville 380 m., Le Bouveret 378 m. Rayon minimum 200 m. en pleine voie. Traction électrique.

**Devis.** Fr. 500 000, soit Fr. 86 200 par km.

**Taxes concédées.** Voyageurs: Fr. 0,10 par km. (une seule classe). Bagages: Fr. 0,10 par km. et par 100 kg. Marchandises: Fr. 0,05 par 100 kg. et par km. dans la classe la plus élevée et Fr. 0,025, dans la classe la plus basse. Numéraire, métaux précieux: Fr. 0,025 par Fr. 1000 et par km.

**Chemin de fer électrique de Lugano à Tesserete.** — Une concession pour la construction d'un simple tramway de Lugano à Tesserete a été octroyée le 15 octobre 1897 ; mais la compagnie concessionnaire, en voyant le développement économique général du pays et l'augmentation du nombre des chemins de fer régionaux, s'est convaincue qu'un simple tramway ne pourrait satisfaire aux besoins des contrées à desservir et qu'il était nécessaire de donner à la nouvelle ligne le caractère d'un véritable chemin de fer régional qui pût se charger non seulement du transport des voyageurs, mais aussi des expéditions de marchandises et d'animaux vivants.

**Données techniques:** Une seule voie de 1 m. d'écartement ; traction électrique.

**Taxes concédées.** Voyageurs: maximum, en 2<sup>e</sup> classe Fr. 0,15, en 3<sup>e</sup> classe : Fr. 0,10. Bagages: au plus Fr. 0,10 par 100 kg. et par km. Marchandises: dans la classe la plus élevée, pas plus de Fr. 0,04 et dans la plus basse, pas plus de Fr. 0,02 par 100 kg.-km. Métaux précieux, numéraire: max. Fr. 0,02 par Fr. 1000 et par km. Animaux vivants: dans la classe la plus élevée, pas plus de Fr. 0,24 et dans la plus basse, pas plus de Fr. 0,045 par tête et par km.

**Chemin de fer électrique sur route de Lugano à Ponte Cremena.** — **Données techniques:** Longueur de la ligne 22,125 km. dont 1300 m. sur corps de voie indépendant. Ecartement: 1 m. Pente maximum : 80%.  
Altitudes: Lugano 325, Capella delle due Mani 387, Cassinone 288,6, Bioggio 315, Agno 286, Sorengo 373, Ponte Videggio 280, Ponte Tresa 278. — 32 haltes. — Traction électrique (courant continu) ; énergie fournie par l'usine électrique de Verzasca.

**Devis:** Fr. 1 300 000.

**Taxes concédées:** Voyageurs: maximum, en 2<sup>e</sup> classe, Fr. 0,15, en 3<sup>e</sup> classe, Fr. 0,10. Bagages: Fr. 0,10 au plus par 100 kg.-km.

#### Chemin de fer électrique, à voie étroite, de Chiasso à Muggio.

— La ligne a son point de départ à la gare internationale de Chiasso ; elle utilise la route cantonale sur une longueur de 1000 m. Les ouvrages d'art les plus importants sont deux ponts voûtés de 20 m. sur le Breggio et un pont métallique de 35 m. sur le val de la Grotte, près de Bruzella ; trois tunnels de 220, 80 et 40 m.

**Données techniques:** Longueur de la ligne 13 000 m. Ecartement: 1 m. Altitudes: Chiasso 245 m., Muggio-Scudellate 700 m. Rayon minimum: 50 m., exceptionnellement 30 m. 7 stations intermédiaires. Traction électrique, centrale près de Bruzella ; courant continu à 500 volts.

**Devis:** Fr. 2 620 000. soit Fr. 200 000 par km.

**Taxes concédées:** Voyageurs: maximum, en 2<sup>e</sup> classe, Fr. 0,20, en 3<sup>e</sup> classe, Fr. 0,15 par km. Bagages: au plus Fr. 0,15 par 100 kg.-km. Marchandises: classe la plus élevée, pas plus de Fr. 0,08 par 100 kg.-km. et classe la plus basse, pas plus de Fr. 0,04 par 100 kg.-km. Métaux précieux, numéraire: pas plus de Fr. 0,03 par Fr. 1000 et par km.

#### Société suisse des ingénieurs et architectes.

*Circulaires du Comité central aux Sections.*

Honorés Collègues,

M. le professeur Schule, directeur de l'Etablissement fédéral d'essais des matériaux, a l'intention de réunir en séances périodiques, pendant cet hiver, les membres de l'Association internationale pour l'essai des matériaux, pour discuter certains sujets spéciaux concernant les matériaux employés dans l'industrie.

La Société suisse des ingénieurs et architectes est invitée, en sa qualité de membre de l'Association internationale, à prendre part à ces réunions auxquelles sont admis des auditeurs en nombre quelconque.

Nous nous permettons de vous faire part de cette invitation et de vous engager à convier à ces séances les personnes qui s'intéressent aux questions qui y seront traitées.

La prochaine réunion est fixée au jeudi 16 décembre 1909,