

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 69 (1943)
Heft: 21

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: 26.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

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^e, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

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.

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

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.

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 suisses¹. 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^o trafic local et régional, 2^o trafic d'affaires et de commerce à longue distance, 3^o tourisme ; trafic étranger : 4^o tourisme, 5^o 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-

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