

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 82 (1956)
Heft: 16: Aviation, fascicule no 2

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: 14.03.2026

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

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Communiqué du secrétariat général

Honoraires pour les travaux d'ingénieurs dans le domaine de la construction des routes

Comme on le sait, le Comité central de la S.I.A. a institué une commission spéciale pour l'étude de la question des honoraires pour les travaux d'ingénieurs dans le domaine de la construction des routes. Une première enquête effectuée par cette commission n'a pas donné les résultats escomptés. En particulier, les réponses concernant le temps effectif consacré ces dernières années à l'établissement de projets de routes et à la direction des travaux ont été peu nombreuses et souvent incomplètes et n'ont pas pu être ramenées à un dénominateur commun. C'est la raison pour laquelle la commission a décidé de poursuivre en 1956 son enquête auprès des cantons et de bureaux d'ingénieurs privés, afin de rassembler une documentation qui lui permette d'étudier à fond le problème. A cette fin, la commission a établi

- a) un « état des prestations » des ingénieurs dans le domaine de la construction des routes, qui doit permettre de mener cette enquête sur une base uniforme ;
- b) deux schémas de rapports mensuels de travail, devant simplifier la participation à l'enquête ;
- c) une formule permettant de préciser le genre de travail exécuté et d'indiquer le temps consacré à chaque prestation, sur la base de l'« état des prestations » susmentionné.

Nous avons adressé une lettre aux ingénieurs cantonaux pour les prier de participer à cette enquête et d'engager les bureaux d'ingénieurs privés auxquels ils confient des mandats à remplir également les formules en question. — Le but essentiel de ce communiqué est de prier tous les bureaux d'ingénieurs privés qui disposent de données sur le temps employé à des travaux en rapport avec la construction des routes de

bien vouloir les faire parvenir au secrétariat général de la S.I.A. En effet, nous tenons à ce que les ingénieurs privés qui exécutent des travaux de ce genre pour d'autres maîtres d'ouvrages que les offices cantonaux participent aussi à notre enquête. Nous leur serions donc très obligés de bien vouloir se mettre en relation avec le secrétariat général de la S.I.A. (case postale Zurich 22) qui leur enverra les formules en question et leur donnera tous les renseignements complémentaires désirés.

La commission s'efforcera, sur la base des réponses reçues, de procéder à une juste appréciation des prestations des ingénieurs dans le domaine de la construction des routes et de trouver une solution satisfaisante au problème de la rétribution de ces prestations.

Nous remercions vivement d'avance tous ceux qui voudront bien participer à notre enquête.

LES CONGRÈS

Troisième congrès de la Commission Internationale pour l'Irrigation et le Drainage *San Francisco, mai 1957*

Les personnes que cette importante manifestation intéresserait sont priées de s'adresser sans retard au président du Comité national suisse pour l'irrigation et le drainage, M. Ed. Gruner, ingénieur, Nauenstrasse 7, Bâle.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir pages 11 et 12 des annonces)

DOCUMENTATION DU BATIMENT

(Voir page 14 des annonces)

Service Technique suisse de placement

(Voir page 16 des annonces)

NOUVEAUTÉS — INFORMATIONS DIVERSES

Stabilisation de sols routiers

Construction de la superstructure par ce procédé

(Voir photographie page couverture)

Parmi les différents systèmes de constitution de la superstructure en construction routière, un procédé spécial permet de créer un béton semi-plastique capable d'absorber sans fissuration notable les déformations légères provenant des variations d'état du sol sous-jacent.

La méthode employée est extrêmement simple et rapide du point de vue « chantier », mais nécessite une préparation technique en laboratoire très sérieuse et une surveillance permanente par les instances techniques ayant préparé l'exécution.

Le principe consiste à lier au moyen d'engins spéciaux des matériaux bon marché (ballast tout venant de butte) ou existant déjà en place (couche de dégrappage d'une ancienne chaussée à traiter) par un produit bitumineux sous forme d'émulsion de bitume ou de cutback. L'un et l'autre sont spécialement à étudier pour chaque cas.

Après un profilage soigné de la couche à stabiliser, celle-ci est amenée à un degré d'humidité bien défini, puis imprégnée de liant par applications successives. Le malaxage se fait entre chaque application, au moyen d'un pulvimixer. Le compactage s'exécute à l'aide de rouleaux compresseurs des types suivants : à pieds de mouton, à pneu, et lisse. Des reprofilages intermédiaires ont lieu, si cela est nécessaire,

à la lame. Un certain temps est nécessaire à l'obtention de la stabilité complète ; cependant, le trafic peut être partiellement maintenu sur la chaussée pendant l'exécution et laissé libre, sur celle-ci, dès le dernier compactage au rouleau lisse.

Quelques semaines après, le revêtement d'usure peut être appliqué directement sur la stabilisation.

Ce système très pratiqué dans les pays producteurs de bitume, sur routes et aérodromes, est utilisé en Suisse. Les premières applications en Suisse romande ont été faites sur de grandes surfaces dès 1949. Il est pratique, très rapide et économique, là où les graviers cassés sont chers ou de mauvaise qualité.

Electrification des Chemins de fer Sud-Africains

Dans le cadre d'une nouvelle étape de leur électrification avec alimentation par courant continu 3000 V, les Chemins de fer sud-africains ont confié aux *Ateliers de Construction Oerlikon*, à Zurich, la livraison de dix sous-stations de redresseurs, pour grande capacité de surcharge, de 2×3000 kW chacune. Les Ateliers de Construction Oerlikon ont proposé l'installation de redresseurs à cuves mono-anodiques avec pompe à vide, 6 anodes étant réparties en deux groupes de 3 anodes couplés en série ; cette disposition brevetée a déjà fait ses preuves en Italie et au Maroc.