

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 76 (1950)
Heft: 21

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 22 francsPour les abonnements
s'adresser à la librairie**F. ROUGE & Cie**
à LausannePrix du numéro :
1 fr. 25

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 polytechnique 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 : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. P. JOYE, professeur; E. LATELTIN, architecte — *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur; E. D'OKOLSKI, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur; CL. GROSGURIN, architecte; E. MARTIN, architecte; V. ROCHAT, ingénieur. — *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte; G. FURTER, ingénieur; R. GUYE, ingénieur; *Valais* : MM. J. DUBUIS, ingénieur; D. BURGNER, architecte.

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

TARIF DES ANNONCESLe millimètre
(larg. 47 mm) 20 cts
Réclames : 60 cts le mm
(largeur 95 mm)Rabais pour annonces
répétées**ANNONCES SUISSES S.A.**5, Rue Centrale
Tél. 22 33 26
LAUSANNE
et Succursales**CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE**

A. STUCKY, ingénieur, président; M. BRIDEL; G. EPITAUX, architecte; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Quelques réflexions sur les routes des Etats-Unis d'Amérique*, par JEAN ED. BONJOUR, ingénieur au Service cantonal des routes, Lausanne. — *Nouveau bâtiment de la Banque cantonale du Valais, à Brigue* : Concours d'architecture. — Société suisse des ingénieurs et des architectes : *Communiqué du Secrétariat*. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS :** *Bâtiment scolaire à Renens (Vaud)*. — **SERVICE DE PLACEMENT.** — **INFORMATIONS DIVERSES :** *Ponts à bascule dans le service des chemins de fer*, par O. SUTER, ingénieur, Olten.

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LES ROUTES DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

par JEAN ED. BONJOUR, ingénieur au Service cantonal
des routes, Lausanne¹

Après un court séjour aux U. S. A., le fait le plus frappant pour un visiteur de chez nous, c'est l'immensité du pays. Habitué aux dimensions suisses, ou même européennes, le voyageur, après quelques jours, se rend compte qu'il est nécessaire de passer à une autre échelle. Cette constatation a une influence directe sur les moyens de communications. Il est exclu de vouloir se déplacer à pied; l'emploi d'un véhicule est obligatoire. Pour cela, l'Américain utilisera indifféremment l'automobile, le car, le train ou l'avion, mais de préférence la voiture ou l'avion. Les moyens de transports collectifs, propriétés de compagnies privées, sont bien organisés. Un réseau complet d'autocars (trailways) couvre tout le territoire des U. S. A. et il est possible de monter à New-York dans un car (fig. 1) pour être déposé à San-Francisco. De même, à l'aéroport La Guardia à New-York (fig. 2), chaque minute, presque jour et nuit, un avion s'envole.

Le report sur un croquis des U. S. A. (et en particulier sur l'Etat de Michigan), de la Suisse à la même échelle (fig. 3), montre immédiatement que l'étendue du problème routier n'est pas la même en Suisse et aux U. S. A. Et comme, d'autre part, chaque dirigeant routier des U. S. A. est maître chez lui et que son indépendance d'esprit est très grande, il n'est pas exact de parler de méthodes américaines, de réalisations américaines. Il n'existe pas de doctrine unique.

Car un voyageur étudiant les routes des U. S. A. peut y

trouver tout ce qu'il veut. Des réalisations formidables (fig. 4) à côté de constructions existantes (fig. 5) de qualité médiocre.

Aussi, même après un périple ayant comporté des déplacements d'une longueur totale de 12 675 km, dont la moitié environ effectuée au moyen de véhicules terrestres, il serait téméraire de prétendre porter un jugement complet et définitif. Il est plus logique de citer des exemples.



Fig. 1. — LOVELAND PASS, Colorado. Col des Montagnes Rocheuses, point de séparation des eaux de l'Atlantique et du Pacifique. Altitude 3630 m. Autocar de la Compagnie Rio Grande.

¹ Exposé présenté à la Conférence romande des Directeurs de Travaux publics, à Fribourg, le 20 juin 1950.