

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 52 (1926)
Heft: 17

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: 30.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.**DE LA SUISSE ROMANDE**

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Les garages à étages multiples.* — *Recherches sur les qualités requises des mélanges de gravier et de sable pour la confection du béton armé et non armé,* par Fr. HUBNER, ingénieur, à Berne. — *La vulgarisation scientifique à l'Exposition de Bâle.* — *Turbines au fil de l'eau, système Suess.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *1^{er} Congrès de l'Union Internationale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.* — *Service de placement.*

Les garages à étages multiples.

La formidable extension prise par la circulation automobile ces dernières années pose aux ingénieurs et architectes de nouveaux problèmes dont la solution ne peut intervenir que petit à petit, au fur et à mesure des expériences.

Alors que les compagnies de transport ne s'adaptent qu'avec peine à cette concurrence, les ingénieurs routiers et les constructeurs de ponts ont dû rapidement tenir compte dans leurs normes des nouvelles charges qui roulent à grande vitesse sur nos chaussées et compliquent singulièrement leur entretien. D'autre part, chacun sait que le problème de la circulation dans les grandes villes s'impose au premier plan à l'attention des édiles, tandis qu'il oblige les architectes à chercher de nouvelles conceptions dans l'aménagement des centres urbains.

Or, au problème de la circulation, s'apparente étroitement celui du logement des voitures, dont le nombre sans cesse croissant provoque une véritable crise analogue à celle des appartements. A la campagne et dans les quartiers suburbains, la question est relativement vite résolue par l'établissement de petits garages particuliers dans le jardin, sous une terrasse, ou dans une ancienne remise. Mais, en plein centre, au voisinage des affaires, le problème est tout autre.

Non seulement il s'agit de loger les voitures dont les propriétaires habitent à proximité, mais aussi d'abriter temporairement les autos de passage, pendant que leurs occupants vaquent à leurs affaires. Car le stationnement dans la rue ne doit pas être la règle, aussi bien dans l'intérêt du propriétaire de la voiture que dans l'intérêt de la circulation générale. Ce stationnement est, d'ailleurs, de moins en moins toléré, et même interdit complètement dans les principales artères ou les rues trop étroites du centre de certaines grandes villes, en tout cas aux Etats-Unis.

La construction de garages capables de recevoir un grand nombre de voitures, et où l'automobiliste trouvera, avec l'essence, les soins et les facilités de réparations qui peuvent être nécessaires, s'impose donc. Au début, on s'est contenté du garage sur un plan, c'est-à-dire

du type à rez-de-chaussée simple, dont la construction est économique et où les voitures ont facilement accès. Mais il est devenu vite insuffisant, et sa capacité ne peut être améliorée qu'en augmentant la surface de terrain occupé. Si le garage a une situation telle qu'elle lui permet de remplir les services qu'on en attend, cette extension en surface sera rarement possible et, du reste, grèverait la location d'une façon onéreuse, étant donné le prix du terrain. C'est ce qui conduit à augmenter la surface utile en multipliant le nombre des étages où les voitures peuvent avoir accès.

Avec deux étages seulement, la construction est quelquefois facilitée par une déclivité naturelle du sol, qui permet l'accès direct au niveau supérieur : mais cela fait deux entrées distinctes, partant deux contrôles.

En terrain horizontal, et pour un plus grand nombre d'étages, deux solutions ont été adoptées pour assurer le service des étages. L'une, consistant à faire usage de monte-voitures, fut la première appliquée et est, par suite, assez répandue. Elle a l'avantage d'immobiliser peu de place, par contre le débit est limité et une panne est toujours possible. A cela s'ajoutent, d'une part les risques d'accidents pendant les manœuvres, d'autre part le coût d'installation et les frais d'exploitation. Les Américains admettent qu'il faut un ascenseur par 125 voitures, c'est-à-dire qu'un garage de 500 places devra comporter 4 monte-charges.

La deuxième solution, qui détrône de plus en plus la précédente, du moins dans les grands garages, consiste à relier les étages entre eux par des rampes à faible déclivité accessibles même aux voitures à puissance réduite. Ces rampes existent en de nombreux types, soit en Amérique, soit sur le Continent, à Paris, par exemple. Tantôt elles montent en droite ligne à l'étage supérieur en desservant à gauche et à droite, ou d'un seul côté, les étages intermédiaires. Tantôt les rampes, droites ou circulaires, se superposent les unes aux autres, à chaque étage, le passage de l'arrivée au départ se faisant à chaque niveau par l'une des allées internes du garage. Suivant l'importance de l'installation, les rampes sont à simple ou à double circulation, où même distinctes pour la montée et la descente. Parfois, enfin,