

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 63 (1937)  
**Heft:** 3

## **Wettbewerbe**

### **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**

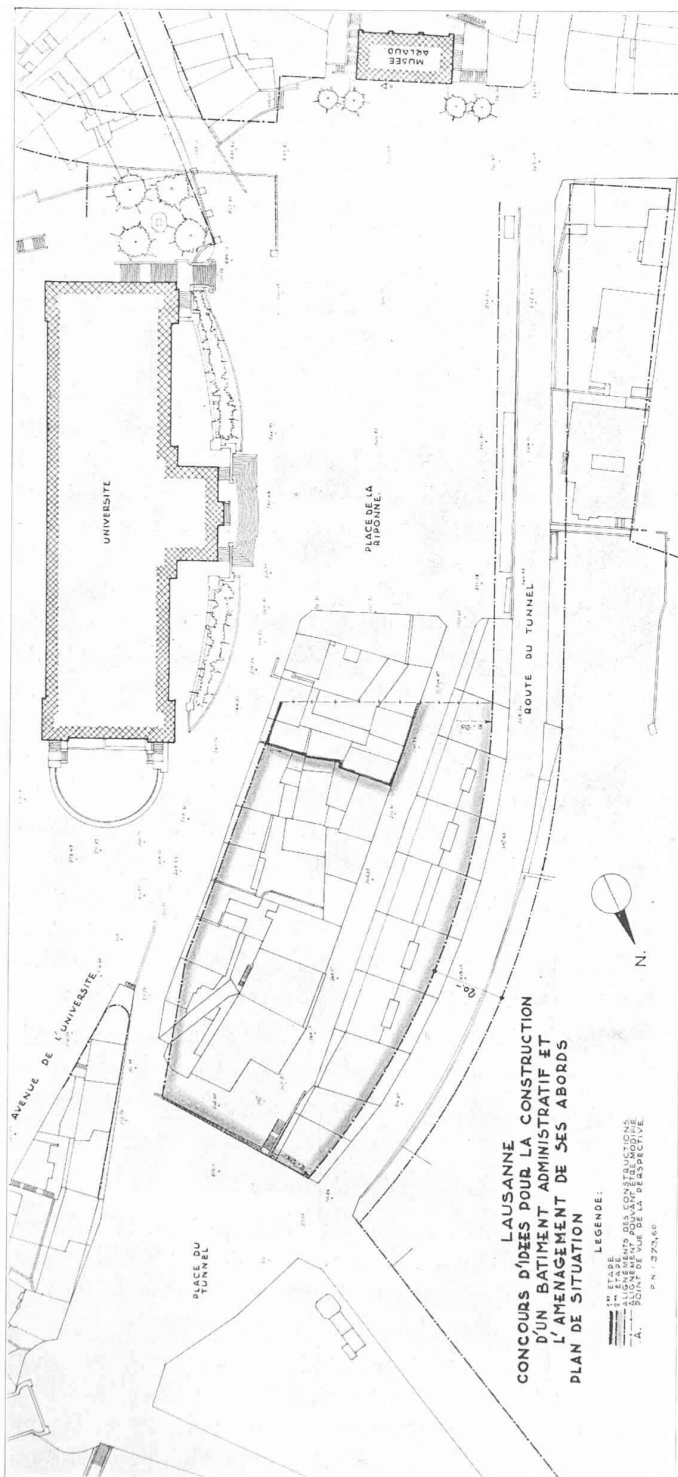
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 29.03.2025

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



CONCOURS  
POUR UN BÂTIMENT  
ADMINISTRATIF,  
A LAUSANNE



Plan de base 1 : 2000



5. Fixation des barres précontraintes. Sécurité au glissement. Effet du réglage ultérieur de la tension des barres libres.

6. Relations entre la tension admissible dans l'acier et la limite apparente d'élasticité naturelle ou fixée par traitement à froid (écrouissage). Influence de la variation des contraintes. Répercussions sur les ordonnances du béton armé.

### Concours d'idées pour la construction d'un bâtiment administratif et l'aménagement de ses abords, à Lausanne.

Ce concours d'idées avait pour objet de renseigner l'administration communale sur les possibilités d'utilisation du quartier compris entre les places de la Riponne et du Tunnel.

Les concurrents devaient tenir compte du fait que les aménagements projetés doivent pouvoir être exécutés par étapes bien distinctes les unes des autres. La première étape de construction doit être limitée à la surface cernée d'un trait plein sur le plan ci-contre. Les étapes subséquentes seront limitées à la surface cernée d'un trait « mixte » sur le même plan.

Les alignements prévus sont donnés à titre indicatif, mais toute liberté était laissée aux concurrents quant au parti à proposer, au choix des niveaux et à l'implantation des constructions à situer sur la place de la Riponne. Ils pouvaient soit conserver à la place agrandie le niveau actuel de la partie nord de la Riponne, soit proposer pour la dernière étape une cote qui fera disparaître toute différence de niveau entre la partie nouvelle de la place et l'avenue de l'Université. Dans ce dernier cas, une terrasse ou un perron devraient être prévus au niveau futur devant la façade sud, dès la première étape de construction.

Pour la partie du bâtiment administratif à construire en première étape, les concurrents devaient prévoir :

*Rez-de-chaussée :* a) un vestibule d'entrée, suffisamment spacieux, donnant accès direct à un escalier desservant tous les étages, une loge de portier ; b) un bureau de poste, avec accès indépendant sur l'avenue de l'Université, comprenant : hall pour le public de 60 m<sup>2</sup> environ, avec 3 cabines téléphoniques, bureau des employés de 120 m<sup>2</sup> environ, 4 guichets. Vestiaire et W. C. pour les employés ; c) un café-restaurant avec accès sur la rue des Deux-Marchés. Ce café pourrait être placé dans un rez-de-chaussée inférieur.

*Étages :* Tous les étages seront affectés à des bureaux qui auront au total une surface approximative de 1400 m<sup>2</sup>.

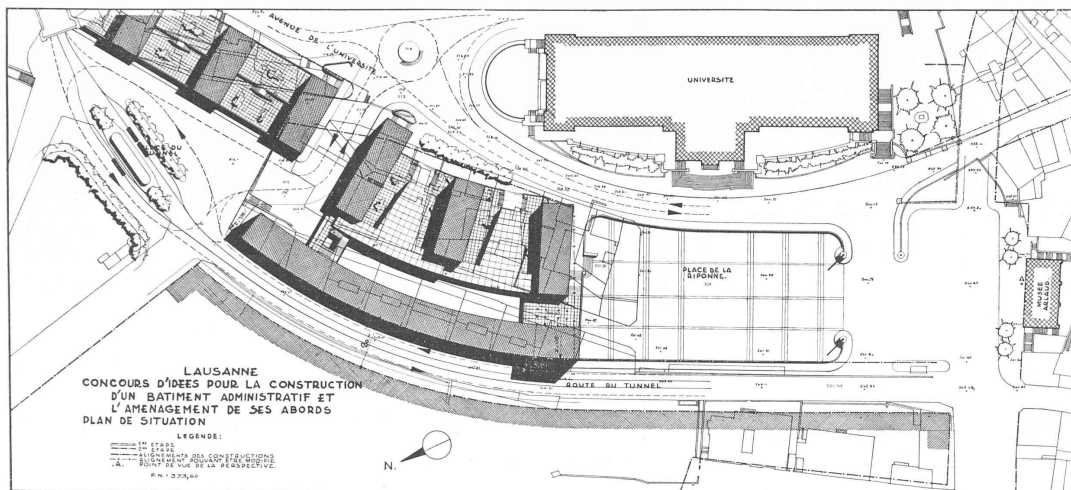
(A suivre.)

## DIVERS

### La construction navale.

Sous les auspices de la Municipalité de La Tour-de-Peilz, et au bénéfice du fonds pour les chômeurs de cette commune, M. C.-H. Wætjen, ingénieur-conseil, y fit, le 20 janvier dernier, une intéressante et élégante causerie sur l'histoire du développement de la construction navale, illustrée de très nombreuses projections.

La recherche de la maîtrise des mers, le besoin d'expansion et le goût des conquêtes ont tour à tour développé l'art de la construction chez les Assyriens, les Egyptiens, les Phéniciens, les Grecs et les Romains, dont les types successifs de vaisseaux et de galères défilèrent sur l'écran, ainsi que les intéressantes découvertes faites au lac de Nemi. L'époque des Croisades, puis celle des grands explorateurs, vit naître des types de voiliers, « caravelles », « naves » et « galions », dont le conférencier fit voir l'évolution des formes de coques, jusqu'à l'apogée de la

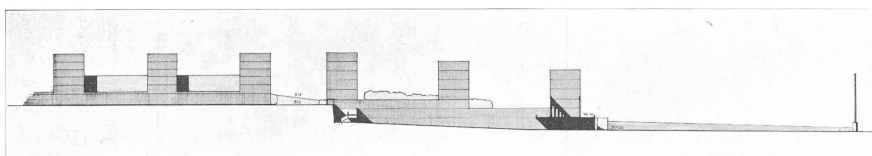


Plan de situation  
1 : 2000

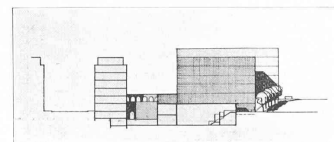
La «réalité» est que : 1. Le terrain à aménager est dans un bas-fond. — 2. Le système du square est périmé. — 3. L'insolation Est d'une rangée de bâtiments en bordure de l'avenue de l'Université et disposée du nord au sud serait très aléatoire du fait de l'écran formé par la colline du Château et le Palais de Rumine. — 4. La réalisation par étapes de l'ensemble du projet peut durer assez longtemps ; il importe donc que chacune des périodes constitue un tout fini.

Le projet «Réalité» tient compte des constatations ci-dessus. Il prévoit le maintien, comme accès de service, de la rue des Deux-Marchés, dont la coupure permet une insolation normale de la rangée de bâtiments d'habitation prévue en bordure de la Route du Tunnel. Il prévoit que les bâtiments en bordure de l'avenue de l'Université seront réservés à des services publics, administration ou extension de l'Université, salles de cours, collections, expositions, etc., dont le besoin est urgent. La disposition adoptée pour ces bâtiments permet un raccord facile de la rue Pierre Viret à la place du Tunnel.

Le bâtiment administratif projeté sur le terrain actuellement à disposition est un tout. Suivant les besoins, son extension peut s'effectuer soit au nord, dans le bâtiment qui lui est parallèle, soit à l'ouest, dans l'immeuble-tour dont la construction, entraînant la dalle sur la rue des Deux-Marchés, permet l'accès du bâtiment principal depuis la route du Tunnel. L'élément architectural de l'immeuble-tour projeté met en valeur l'ordonnance tranquille du fond de la place.

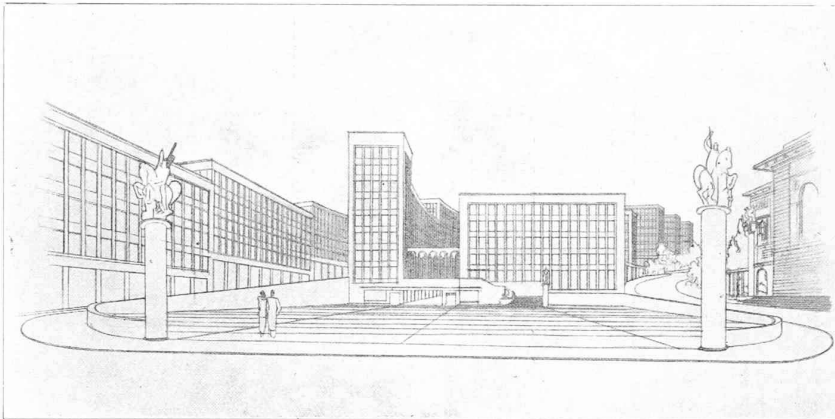


Profils  
longitudinal  
et  
transversal  
1 : 2000



1<sup>er</sup> prix : projet «Réalité», de M. J. Favarger, architecte à Lausanne.

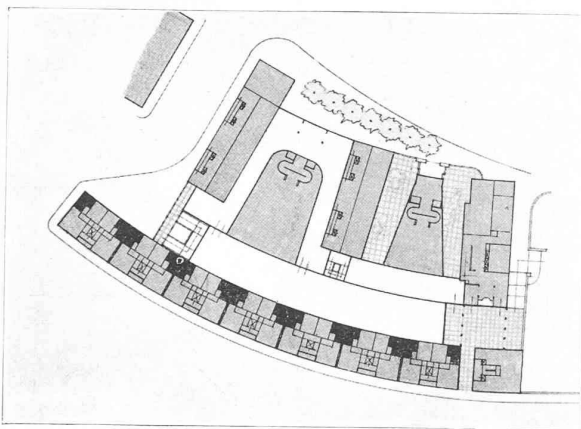
## CONCOURS POUR UN BATIMENT ADMINISTRATIF, A LAUSANNE



✠

Perspective  
et plan schématique  
des immeubles  
1 : 2000

✠

**Jugement du jury :**

Très bon projet, bien étudié, interprétant exactement les données du programme ; les étapes sont nettement définies, l'architecture est intéressante. Bonne implantation des bâtiments permettant une réalisation par étapes successives, sans nuire à l'ensemble de la conception.

Le fait d'avoir isolé la place de la Riponne des grands courants de circulation et d'avoir prévu une relation du rez-de-chaussée à la route du Tunnel est une heureuse idée.

Bonnes dispositions intérieures : la poste et le restaurant sont bien placés. L'étude des niveaux ne semble pas avoir été poussée à fond.

1<sup>er</sup> prix : M. J. Favarger,

voile, du temps de l'Empire, grâce aux découvertes de la science.

Les progrès de la mécanique et de la métallurgie transformèrent la navigation, la rendant indépendante des vents, et la rapide succession des inventions de la roue à aubes, de l'hélice, de la machine à vapeur à régime rapide, de la turbine à vapeur, du moteur Diesel, et des transmissions hydrauliques et électriques, ont permis la réalisation de paquebots dépassant 300 m de longueur et 75 000 t de déplacement.

L'étude de la résistance à l'avancement des coques de navires et le procédé expérimental à l'aide de modèles, imaginé, au début, par William Froude, aboutirent à la modification des formes classiques, grâce aux travaux de Meier, du Dr Kempf et de M. Yourkovitch, et firent adopter pour l'avant des plus récents navires allemands, italiens et français, la forme dite « bulbée » au-dessous de la ligne de flottaison, qui étire les remous dans le sens de la longueur et les réduit dans celui de la hauteur, diminuant ainsi la résistance et amortissant le tangage.

Les différentes étapes de la construction d'un navire moderne, depuis son premier avant-projet jusqu'à ses essais de réception, furent énumérées et illustrées, ainsi que les moyens les plus récents de sauvetage en mer.

La part prise par l'industrie suisse et notamment par les Sociétés Sulzer Frères et Brown, Boveri et C<sup>ie</sup>, au développement des machines marines des navires de haute mer, ainsi que les principaux types de bateaux de nos lacs et du Rhin ont été analysés par M. Wætjen, auquel une nombreuse assistance témoigna tout son intérêt.

**SOCIÉTÉS**

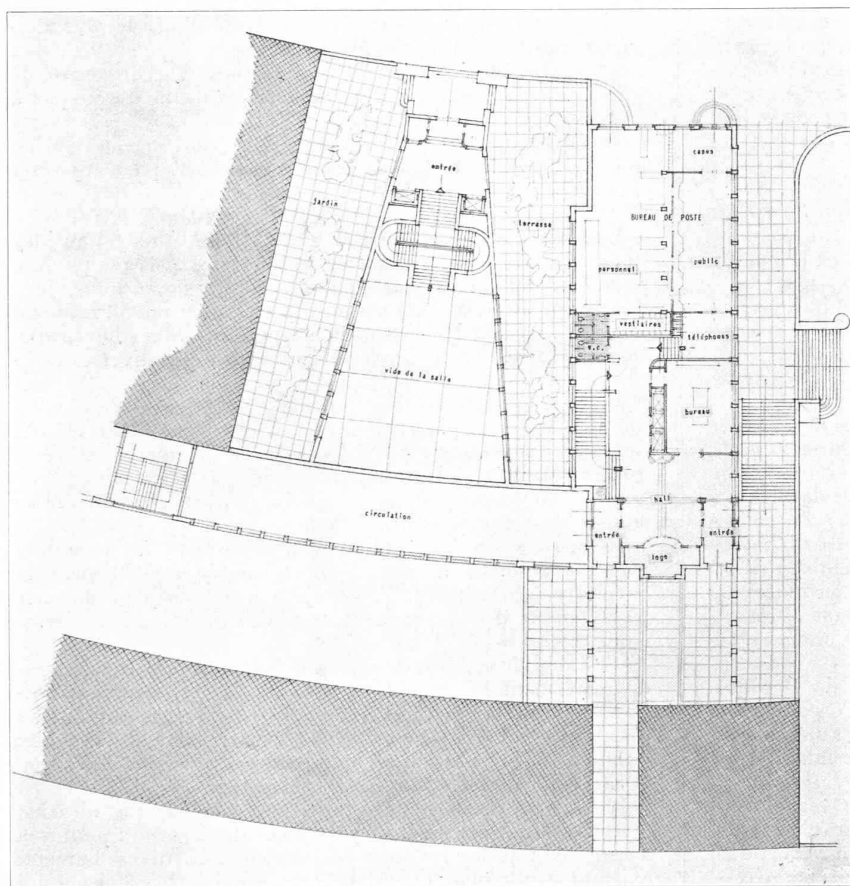
**SECTION GENEVOISE  
DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS  
ET DES ARCHITECTES**

*Rapport du Président, sur l'exercice 1936,  
présenté à l'Assemblée générale du 14 janvier 1937.*

Messieurs et chers collègues,

L'année que nous venons d'achever, en pleine période de crise économique et politique et — depuis le 26 septembre — sous le signe de la dévaluation de la monnaie suisse a été aussi, pour votre Comité, une année d'efforts intenses pour conserver son importance à la Section genevoise et pour développer son activité.

Deux mots d'abord de *notre effectif* : Dans le courant de 1936, nous avons eu le chagrin d'enregistrer trois décès, ceux de MM. Ernest Doret, architecte, Edmond Emmanuel et Georges Mégroz, ingénieurs, dont nous avons, au cours de nos séances, rappelé la carrière bien remplie. Quatre départs de Genève et trois démissions ont été compensés partiellement en nombre par l'admission de six nouveaux membres ingénieurs, à qui nous avons adressé la bienvenue au milieu de nous : MM. Pierre Armleder, Jacques Favre, Paul Kugler, H. Pasdermadjian, Albert Rodé et Edouard Volet. Ainsi la



CONCOURS POUR UN BATIMENT  
ADMINISTRATIF,  
A LAUSANNE

Plans  
du rez-de-chaussée supérieur  
et du rez-de-chaussée inférieur  
1 : 600

1<sup>er</sup> prix : M. J. Favarger

Section genevoise compte, aujourd'hui-  
136 membres : 96 ingénieurs et 40 archi-  
tectes.

Dans le courant de cet exercice, notre  
collègue M. Robert Poncy, a été nommé  
membre émérite par le Comité central.

Nous vous avons réunis 12 fois au cours  
de cet exercice pour des *manifestations en  
commun* : 7 séances au Cercle des arts et  
des lettres, précédées d'un souper, ont été  
suivies de conférences, toutes illustrées de  
projections sur l'écran. En voici brièvement  
le rappel :

Le 16 janvier, à la suite de notre assem-  
blée générale, M. Edmond Pigeon, ingé-  
nieur, parle du *développement et de l'organi-  
sation de la Radio en Suisse* qu'il connaît

particulièrement bien.

Le 6 février, c'est le directeur de l'Observatoire,  
M. le professeur Georges Tiercy, qui nous entretient  
des méthodes techniques actuelles de l'astronomie  
et particulièrement de ses *recherches sur les étoiles va-  
riables*, ainsi que de *l'observatoire du Jungfraujoeh*,  
succursale de l'observatoire de Genève.

Le 18 février, la S. I. A., en commun avec d'autres  
sociétés, assiste à des démonstrations faites à l'Ecole  
des arts et métiers par les soins de la maison Philips  
sur des *lampes à décharge dans les gaz*.

Le 5 mars, M. le professeur A. Stucky vient donner  
une leçon extrêmement vivante sur *l'hydraulique et la  
mécanique des fluides*, relate divers résultats obtenus  
dans le nouveau laboratoire d'hydraulique de l'Ecole  
d'ingénieurs de Lausanne et termine son exposé en  
projetant sur l'écran une série d'expériences sugges-  
tives, réalisées dans la salle même.

Le 2 avril, c'est notre collègue M. Adolphe Guyon-  
net, avec l'élevation de pensées à laquelle il nous a ha-  
bitués, qui parle de la conception de l'édifice religieux,  
en groupant ses considérations autour du thème :  
*Art chrétien et modernisme*.

MM. les architectes de la Section ont été convo-  
qués les 17, 21, 24 et 28 avril à un cours fort bien  
organisé par le Service de l'Electricité à la demande  
de l'Association syndicale des architectes prati-  
quants.

En mai, *la course de printemps*, conduit notre file  
d'autos en Haute-Savoie, par le col de Jambaz, à l'é-  
glise de Bellevaux et au cloître d'Abondance, dont  
notre collègue Louis Blondel marque les caractéristi-  
ques essentielles ; pour la satisfaction des ingénieurs,  
une visite est faite à la prise d'eau et à l'usine géné-  
ratrice de Bioge de la Société hydro-électrique des Dran-  
ses ; un souper termine la course à Tougues, au bord  
du lac.

