

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

Sonstiges

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

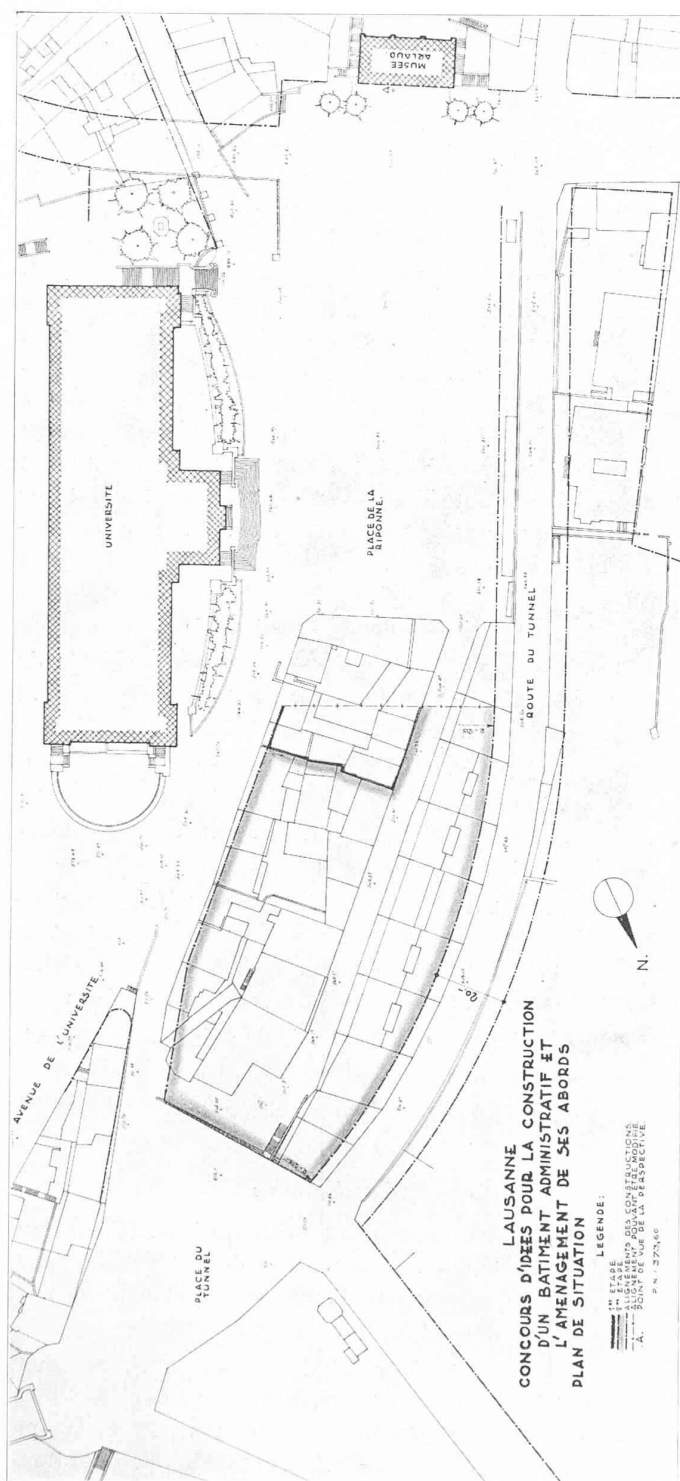
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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 m² environ, avec 3 cabines téléphoniques, bureau des employés de 120 m² 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.

Etages : Tous les étages seront affectés à des bureaux qui auront au total une surface approximative de 1400 m².

(A suivre.)

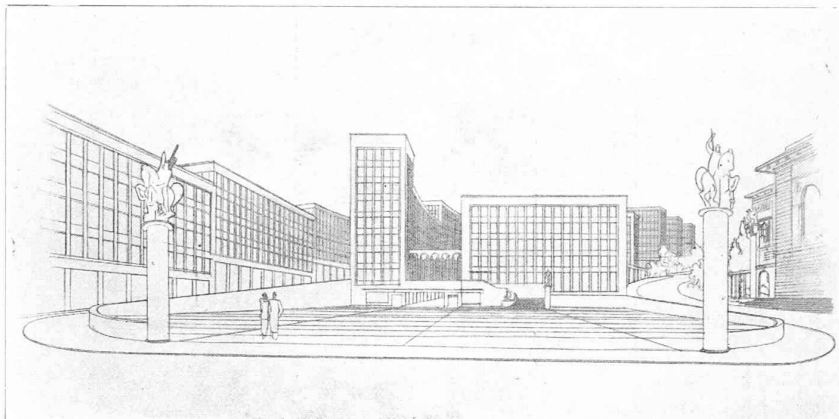
DIVERS

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

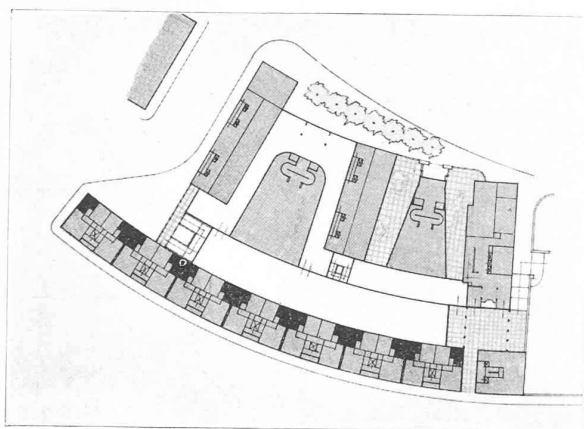
CONCOURS POUR UN BATIMENT ADMINISTRATIF, A LAUSANNE



✂

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^{er} 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^{ie}, 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 Arnleider, Jacques Favre, Paul Kugler, H. Pasdermadjian, Albert Rodé et Edouard Volet. Ainsi la