

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 36 (1910)
Heft: 22

Artikel: VIIIe Exposition suisse d'agriculture Lausanne, 10-19 septembre 1910
Autor: Marguerat, L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81467>

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: 04.05.2025

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

CONCOURS POUR L'HOPITAL DES CADOLLES, A NEUCHÂTEL



Perspective.

1^{er} prix : projet « Santé », de MM. Prince et Béguin, architectes, à Neuchâtel.

sements et instruments séparés ; l'on a réuni les pansements, l'anesthésie et préparations.

L'escalier est mal placé ; les chambres de malades sont trop profondes. Dans le bâtiment des contagieux, les salles de malades ne communiquent pas ; au 2^{me} étage, la hauteur des grandes salles des ailes n'est que de 3 mètres, alors que le programme exige au minimum 3,50 m. La disposition du bâtiment des contagieux en arrière de l'alignement du bâtiment principal est une erreur ; il serait trop ombragé par celui-ci et le corps du bâtiment reliant celui des contagieux ombragerait aussi la cour au nord ; la ventilation de ces espaces serait défectueuse.

L'architecture n'est pas appropriée à la destination des constructions. Les cubes sont calculés avec des cotes trop faibles et le cube du bâtiment principal est beaucoup trop grand. L'ensemble des cubes de ces constructions dépasse le cube qui peut être admis.

Ce projet est éliminé.

(A suivre).

VIII^e Exposition suisse d'Agriculture Lausanne, 10-19 septembre 1910.

Par M. L. MARGUERAT, ingénieur.

(Suite et fin¹).

C. Transport des voyageurs.

Il nous reste à examiner, dans cette troisième et dernière partie, l'organisation des trains spéciaux destinés aux visiteurs de l'Exposition, ainsi que les installations en gare de

Lausanne en vue d'une augmentation considérable de la circulation.

Si le transport des marchandises et du bétail présentait quelques difficultés, le transport des voyageurs en présentait de plus sérieuses encore. En effet, dans ce domaine, on se trouve dans une grande incertitude à l'égard des trains qui seront utilisés, de la provenance des voyageurs et de l'affluence de ces derniers.

D'autre part, il y avait lieu de craindre l'encombrement des quais, à la gare de Lausanne, surtout à cette époque de l'année où la circulation est encore très forte par le fait de la rentrée des étrangers. Pour parer à cet inconvénient, il était donc nécessaire de prévoir des installations spéciales quoique sommaires que nous allons indiquer brièvement.

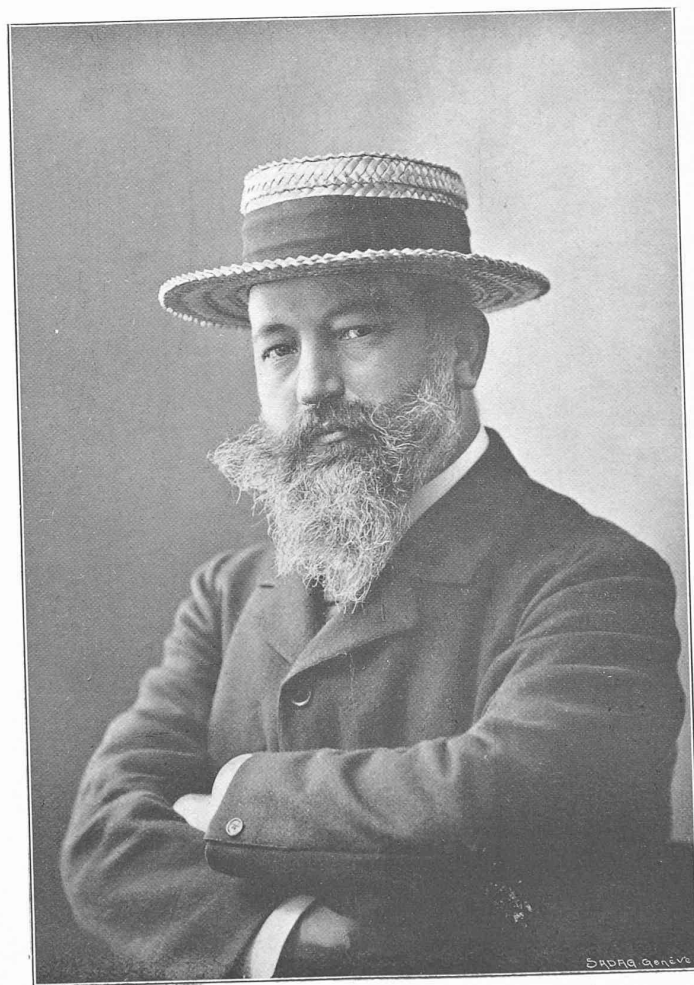
En premier lieu, il allait sans dire que la gare de Lausanne devait absolument être fermée et accessible aux seuls voyageurs munis de billets. On éliminait d'emblée un certain nombre de personnes qui gênent la circulation sur les quais et donnent une fausse idée des voyageurs à transporter.

En second lieu, pour éviter des remous dans les escaliers et dans les passages sous voies, il devenait indispensable d'établir une distinction bien nette entre les départs et les arrivées. Le passage inférieur « Ouest » fut spécialisé pour les arrivées, conformément à sa future destination et le passage « Est » réservé uniquement à la sortie des voyageurs, ce qu'il deviendra lui-même un jour.

Dans ce dernier passage, on réserva en outre un petit couloir pour le passage public des Saugettes, qu'il ne pouvait être question de supprimer.

De cette façon, tous les voyageurs venant prendre les trains étaient tenus à une entrée unique. Mais ce n'était pas suffisant.

¹ Voir N° du 25 octobre 1910, page 239.



Francis ISOZ

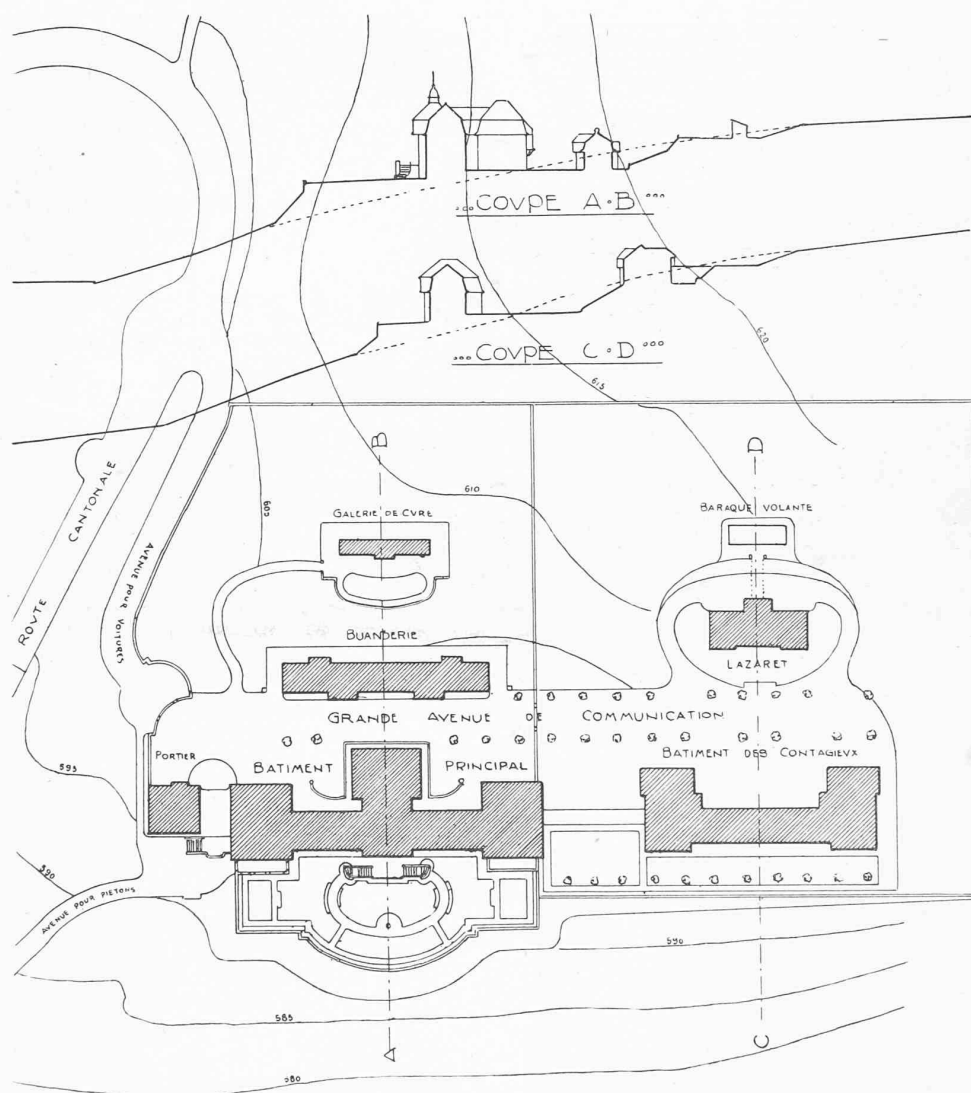
7 juin 1856.

7 novembre 1910.

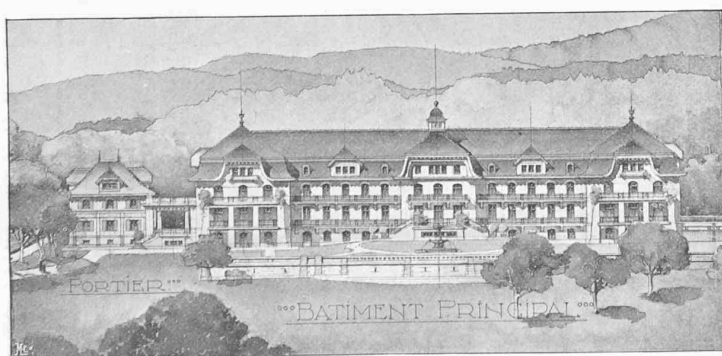
Seite / page

leer / vide /
blank

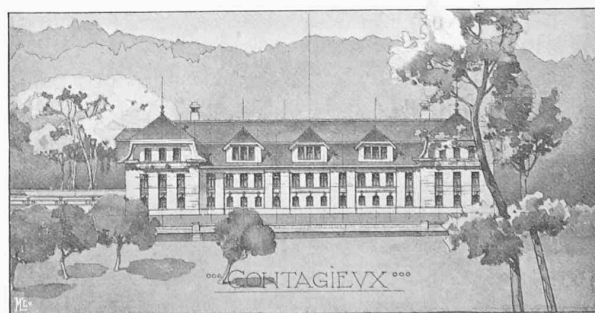
CONCOURS POUR L'HOPITAL DES CADOLLES, A NEUCHÂTEL



Plan de situation



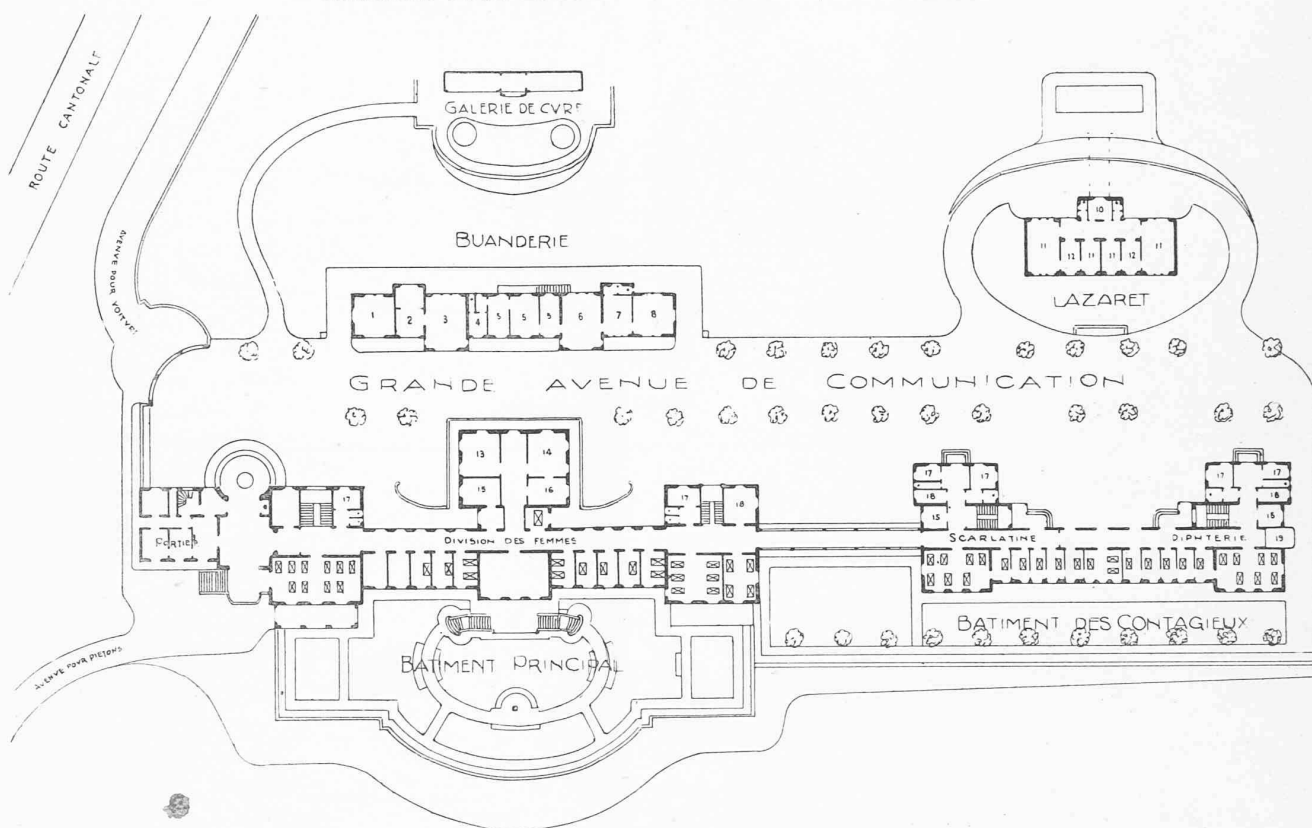
Bâtiment principal.



Bâtiment des contagieux.

1^{er} prix : projet « Santé », de MM. Prince et Béguin, architectes, à Neuchâtel.

CONCOURS POUR L'HOPITAL DES CADOLLES, A NEUCHÂTEL

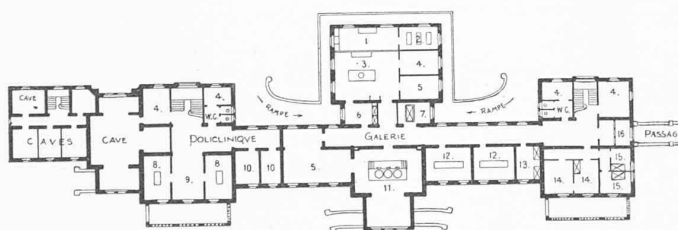


Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : Buanderie. 1 = Remise. — 2 = Morgue. — 3 = Salle de culte. — 4 = Vestibule, W.-C. et bains. — 5 = Charbon. — 6 = Buanderie. — 7 = Séchoir. — 8 = Pliage.

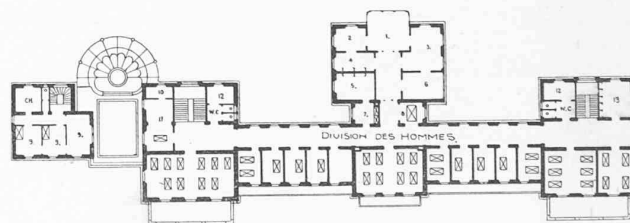
Lazaret. 10 = Cuisine. — 11 = Chambres. — 12 = Bains.

Bâtiment principal et bâtiment des contagieux. 13 = Laboratoire. — 14 = Pharmacie. — 15 = Tisanerie. — 16 = Assistant. — 17 = Bains et W.-C. — 18 = Lingerie. — 19 = Opérations.



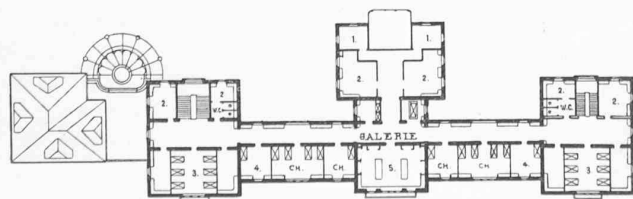
Plan du sous-sol.

LÉGENDE : 1 = Laverie. — 2 = Garde-manger. — 3 = Cuisine. — 4 = Caves. — 5 = Charbon. — 6 = Office. — 7 = Ascenseur. — 8 = Attente. — 9 = Vestibule. — 10 = Consultations. — 11 = Chauffage. — 12 = Réfectoires. — 13 = Infirmeries. — 14 = Assistant. — 15 = Chambres fortes. — 16 = Distributeur.



Plan de l'étage.

LÉGENDE : 1 = Opération. — 2 = Stérilisation. — 3 = Préparation et anesthésie. — 4 = Instruments. — 5 = Tisanerie. — 6 = Septique. — 7 = Office. — 8 = Ascenseur. — 9 = Chambre assistants. — 10 = Chambre noire. — 11 = Rayons Röntgen. — 12 = Bains. — 13 = Lingerie.



Plan des combles.

LÉGENDE : 1 = Ventilation. — 2 = Disponible. — 3 = Diaconesses. — 4 = Veilleuse. — 5 = Lingerie.

1^{er} prix : projet « Santé », de MM. Prince et Béguin, architectes, à Neuchâtel.

En effet, il n'était pas indifférent de laisser entrer les voyageurs sur les quais, en rangs serrés, prendre les trains d'assaut, se masser sur les plates-formes des voitures et se suspendre aux marchepieds. Il fallait absolument régler le courant et ne laisser entrer sur un quai déterminé que le nombre de voyageurs nécessaire pour ne pas être débordé, tout en laissant subsister la libre circulation pour le quai précédent ou suivant.

Ce résultat fut obtenu par la fermeture, sur la place de la gare, de l'accès du passage inférieur « Ouest ». En lieu et place d'une grande ouverture unique, on créa une série de petits portillons correspondant chacun à l'un des quais 2, 3 et 4. L'accès sur le quai 1 était réservé au vestibule central, par les salles d'attente.

Chacune de ces issues correspondant aux directions principales pouvait être fermée à volonté, dès que l'encombrement était à craindre, tandis que les autres restaient ouvertes selon les besoins.

Bien entendu, aux endroits les plus propices, furent placés des écriteaux pour renseigner les voyageurs et éviter des fourvoiements.

Nous nous hâtons d'ajouter que toutes ces dispositions ne furent pas inutiles, mais qu'au contraire, grâce à elles, il n'y a pas eu d'accident à signaler.

Quant à l'organisation des trains spéciaux proprement dits, il fut établi une distinction entre les jours ordinaires et les quatre journées principales. Pour ces dernières (les dimanches 11 et 18, le jeudi 15, jour officiel, et le lundi du Jeune fédéral, 19 septembre, dernier jour de l'Exposition), il était à prévoir une affluence considérable.

Nous n'entrerons pas dans le détail de ces trains spéciaux et nous bornerons à citer quelques chiffres pour chaque journée.

Sep-tem-bre	Observations	Nombre de trains spéciaux voyageurs	Trains spéc. de toute nature	Voyageurs arrivés en gare.
10. Ouverture de l'Exposition		15	26	12 940
11. Dimanche, journée valaisan.		47	70	24 330
12. Journée vaudoise		14	36	17 700
13. Mardi		21	43	18 380
14. Journée bernoise		18	27	23 030
15. Jour officiel		39	59	23 160
16. Journée lausannoise		19	26	20 300
17. Journée fribourgeoise et neu-châteloise		20	32	27 100
18. Jeune fédéral		53	100	35 230
19. Dernière journée		36	68	18 730
Totaux		282	487	220 900

On peut donc dire que la gare de Lausanne a reçu en moyenne 22 000 voyageurs chaque jour et réexpédié de même un nombre à peu près égal.

Ces arrivées, pour la plus grande partie, se sont produites régulièrement par les premiers trains du matin, c'est-à-dire entre 7 heures et 9 1/2 heures; le plus fort contingent arrivant entre 8 et 9 heures.

Pour les retours, la presque totalité des voyageurs a utilisé les trains de 6 à 8 heures, le soir. Ainsi, par exemple, la journée du dimanche 18 septembre, entre 6 et 8 1/2 heures, il est parti environ 19,000 voyageurs, répartis entre 29 trains.

Or donc là, en faisant abstraction des express 24 et 26, une moyenne de 700 voyageurs environ, par train, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

N°s des trains	Heures de départ	Destinations	Nombre de voyageurs par train	Observations
24	6,05	Genève	185	Express sans 3 ^e cl.
7031	6,05	Berne	576	
7225	6,08	Neuchâtel	1120	
79	6,13	Bienne	546	
715	6,15	St-Maurice	733	
31	6,20	Berne	882	
717	6,20	St-Maurice	736	
5079	6,22	Bienne	742	
7065	6,28	Berne	495	
1255	6,28	Lyss	851	
26	6,29	Genève	166	Express sans 3 ^e cl.
217	6,30	Domodossola	598	
1020	6,33	Nyon	435	
1113	6,40	St-Maurice	665	
95	6,42	Bienne	820	
1094	6,52	Pontarlier	813	
7024	6,57	Genève	765	
1024	7,00	Genève	321	
1229	7,05	Bienne	915	
7229	7,25	Yverdon	692	
1038	7,32	Genève	462	
7038	7,37	Genève	766	
7115	7,50	St-Maurice	858	
7033	7,55	Fribourg	548	
7018	8,00	Nyon	594	
1115	8,05	St-Maurice	583	
18	8,10	Genève	574	
33	8,15	Berne	537	
7255	8,33	Lyss	815	
			18 792	

Ces 29 trains, répartis sur 138 minutes, représentent donc à peu près 1 train toutes les 4 1/2 minutes; or, si l'on tient compte des difficultés de la manœuvre, du fait de l'enclenchement, on comprendra sans peine que quelques-uns de ces trains aient subis inévitablement de légers retards.

Nous avons dit plus haut que la gare de Lausanne a dû recevoir et expédier pendant ces dix jours 487 trains spéciaux de toute nature, ce qui représente un moyenne journalière de 50 trains spéciaux. Si l'on ajoute à ce chiffre les 200 trains réguliers par 24 heures, l'on se représente aisément quelle fut l'intensité de la circulation pendant cette période.

Or, la gare de Lausanne, au point de vue du garage du matériel vide, a une capacité très restreinte; il ne pouvait être question d'y loger tous les trains spéciaux arrivés le matin, en vue de les utiliser pour les retours du soir. Tout au plus pouvait-on y garder une ou deux compositions, ainsi que le matériel indispensable pour le renfort des trains ordinaires. Il était donc de toute importance que les trains spéciaux, une fois allégés de leurs voyageurs, fussent acheminés dans toutes les directions, en attendant d'être réutilisés.

Toutes les gares situées à proximité immédiate de Lausanne, et même au-delà, furent utilisées dans ce but: Vevey, Villeneuve, St-Maurice, Puidoux, Palézieux, Renens, Bussigny, Cossonay, Morges, Yverdon, Nyon, etc., reçurent à garer deux ou trois compositions, selon leur capacité.

On parvint par ce moyen à alléger considérablement le travail de la gare de Lausanne qui, sans cela, eût été dans l'impossibilité d'accomplir la tâche qui lui incombait.

Ainsi que nous l'avons fait ressortir précédemment, cette circulation intense s'est effectuée sans accroc et sans accident. Ni les voyageurs, ni le personnel, ni même le matériel n'ont eu à souffrir pendant cette période mouvementée.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES

Normes, form. A.

Reproduction interdite.

Etabli pour les membres de la S. S. d. I. & A. par
l'assemblée des délégués du 10 juillet 1910.

CONTRAT

ENTRE

LE MAÎTRE DE L'OUVRAGE ET L'ARCHITECTE

Entre M
à en qualité de maître de l'ouvrage, d'une part, et
M
à en qualité d'architecte, d'autre part,
a été conclu ce jour le contrat suivant :

ARTICLE PREMIER

Le maître sus-nommé confie à M
la mission de diriger les travaux de construction

Cette mission comporte : L'élaboration de l'esquisse ou avant-projet, du projet définitif, des plans et détails d'exécution et du devis, l'adjudication des travaux, la direction et surveillance générale de ceux-ci, la reconnaissance de l'ouvrage et l'apuration des mémoires.

L'architecte accepte la mission qui lui est confiée et il s'en acquittera sur la base des conditions ci-après et au taux d'honoraires fixé par le tarif de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes (S. S. I. A.).

ART. 2.

L'architecte s'oblige à aider le maître de ses conseils dans la mesure de son savoir et de son expérience et à veiller de même à la sauvegarde de ses intérêts.

Il s'acquittera de sa mission en tenant compte le mieux possible des désirs du maître. L'approbation des projets et devis et des modifications qui y seraient apportées sont, de même que l'adjudication des travaux, réservées au maître ;

sur sa demande spéciale, les plans de construction seront également soumis à son approbation. Tous changements feront l'objet d'une entente entre le maître et l'architecte, confirmée par écrit.

L'architecte représente les droits du maître vis-à-vis des autorités et des entrepreneurs ; il a le droit de se faire remplacer par un employé compétent, agréé par le maître.

ART. 3.

Les obligations mises à charge de l'architecte, par l'art. 1^{er}, sont plus spécialement désignées comme suit :

1^o *Esquisse, avant-projet.* Elaboration d'avant-projets sous forme d'esquisse accompagnés sur demande d'un devis sommaire et, si nécessaire, d'un rapport explicatif. Ces esquisses, à échelle appropriée, doivent suffire à donner une idée nette et intelligible du projet ; elles ne comportent pas une étude et des dessins étendus.

2^o *Projet définitif.* Elaboration des plans et façades du projet, ainsi que des coupes nécessaires, le tout clairement exposé à l'échelle d'au moins 1 : 100 et sous observation de lois et règlements sur la matière.

3^o *Plans d'exécution.* Elaboration des plans, d'exécution et de détail à une échelle suffisante, accompagnés des calculs statiques ordinaires.

4^o *Devis.* Rédaction d'un devis estimatif détaillé ou d'un devis ou mémoire descriptif. Au cours des travaux l'architecte s'efforcera de se mouvoir au mieux dans les limites du devis.

5^o *Direction des travaux et surveillance générale.* Celles-ci comprennent :

a) La mise en soumission des travaux ; les propositions d'adjudication accompagnées d'un tableau de comparaison avec les chiffres du devis ; les tractations avec les entrepreneurs et la passation des contrats d'exécution au nom et pour compte du maître. Toutes les soumissions doivent être contrôlées, les corrections éventuelles y seront apportées d'une manière apparente. Dans la règle, il sera passé un contrat d'exécution pour tous les ouvrages ; ces contrats seront soumis à l'approbation du maître. L'architecte pourra passer directement commande des ouvrages prévus aux devis détaillés, dont le montant est de peu d'importance ou de ceux d'un caractère urgent, pour autant que leur valeur ne dépasse pas la somme de Fr. et sous condition d'en adresser sans retard notification au maître.

b) La direction et la surveillance générale des travaux, à l'exclusion de la surveillance spéciale.

c) Les négociations éventuelles avec les autorités ou avec des tiers.

6^o *Reconnaissance et apuration.* Reconnaissance des ouvrages et apuration des mémoires, examen des états de situation, mandats de paiements à compte aux entrepreneurs. L'architecte doit veiller, sous sa propre responsabilité, à ce qu'il ne soit délivré à l'entrepreneur que des comptes correspondants à la valeur des travaux exécutés. Par contre, le maître doit aviser l'architecte utilement, et par écrit, de tous les paiements à compte qu'il effectuera.

Le décompte définitif général des travaux sera établi dans un délai de trois mois dès la rentrée des principaux comptes.