

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 18

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.07.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

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 DE TECHNIQUE SANITAIRE

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

SOMMAIRE : *Concours d'idées pour un projet de Pont Parcs-Saint-Nicolas à Neuchâtel.* — *Concours d'architecture ouvert par la Banque Cantonale Vaudoise, à Lausanne (suite et fin).* — *Emploi des « containers » pour transports combinés par rail et par route,* par M. C.-H. WAERTJEN, ingénieur-conseil à Bâle. — **CHRONIQUE.** — **NÉCROLOGIE :** *André de Montmollin.* — **SOCIÉTÉS :** *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Groupe genevois de la G. et P.* — **Avis.**

Concours d'idées pour un projet de Pont Parcs-Saint-Nicolas à Neuchâtel

Le Conseil communal de Neuchâtel a ouvert un concours d'idées entre les ingénieurs et les architectes domiciliés dans le canton de Neuchâtel ou d'origine neuchâteloise pour obtenir des suggestions pour un type de pont entre le quartier des Parcs et le carrefour de Saint-Nicolas.

Pour faciliter la tâche aux concurrents et avoir des bases techniques de comparaison absolument sûres, la ville avait fait étudier le problème en vue d'établir les emplacements les plus favorables pour les piles, les conditions de fondations de celles-ci, ainsi que les dimensions d'un ouvrage calculé dans ses détails fournissant une ossature qu'il suffirait de mettre au point architecturalement. Les concurrents conservaient toutefois pleine et entière liberté de présenter n'importe quel type de pont qui leur paraîtrait adapté au site.

Les projets furent soumis à l'examen d'un jury composé comme suit : Le directeur des Travaux publics de la Ville de Neuchâtel ; l'ingénieur en chef des Travaux publics de la Ville ; M. Bühler, ingénieur en chef des ponts aux C. F. F., à Berne ; M. Braillard, architecte à Genève ; M. William Röthlisberger, artiste peintre, à Thielle (Neuchâtel).

Voici un extrait de son rapport :

Extrait du rapport du Jury.

Le jury, chargé par le Conseil communal de juger les projets présentés au Concours d'idées en vue d'obtenir des suggestions pour un type de pont reliant le quartier des Parcs avec le carrefour de Saint-Nicolas, s'est réuni le 11 avril 1932.

Etaient présents : M. le directeur des Travaux publics de la Ville de Neuchâtel, M. l'ingénieur en chef des Travaux publics de la Ville, M. Bühler, ingénieur en chef des ponts aux C. F. F., M. Braillard, architecte, M. William Röthlisberger, artiste peintre.

Après exposé de M. le directeur des Travaux publics, le jury a constaté que 43 projets avaient été présentés, tous parvenus dans les conditions requises par le programme. Le jury se transporte ensuite à la salle de gymnastique des Terreaux, où les projets sont exposés et commence ses travaux.

4 projets sont écartés pour présentation insuffisante, manque de pièces exigées par le programme.

Il est ensuite procédé à une première élimination. Sont écartés 12 projets pour mauvaise conception technique ou esthétique.

Au deuxième tour sont également écartés 13 projets pour manque d'unité, défauts de caractère architectural, insuffisance d'harmonie avec le paysage environnant. Au troisième tour et pour les mêmes raisons, quoique présentant des qualités supérieures, sont écartés 5 nouveaux projets. Restent en présence 8 projets :

Pierre jaune. Excellent projet dont l'architecture sobre, élégante, se marie bien avec la nature dans laquelle le pont sera édifié. La répétition de voûtes simples et harmonieuses relie bien un côté à l'autre du vallon, tout en respectant les conditions du programme ; bonne conception technique pouvant s'exécuter économiquement. (Fig. 1).

Eurytmie « roc-fer-béton ». Excellent projet, caractéristique par sa simplicité et ses qualités architecturales. Le jury estime toutefois, dans le cas particulier, que ce pont à poutres droites de forme rigide, couperait le paysage d'une façon peu harmonieuse. Le système de construction envisagé est économique et d'une exécution très facile. (Fig. 4).

Pavot 2. Même critique que pour le projet précédent en ce qui concerne l'inscription d'un parti semblable dans le cadre environnant. Toutefois, en ce qui concerne la largeur des ouvertures, elle est supérieure. En revanche, au point de vue technique, son exécution serait moins simple que pour le projet Eurytmie. Du côté architectural, certains détails, notamment les encorbellements supportant les candélabres ne sont pas heureux. L'impression d'ensemble est sèche et manque de souplesse. Ce projet est accompagné d'une variante, présentant un parti d'arcs. Celle-ci a également retenu l'attention du jury, par ses qualités plastiques se caractérisant par sa légèreté ainsi que par la répartition des ouvertures permettant un espace largement compris pour les voies. La même critique s'applique pour les supports de candélabres.

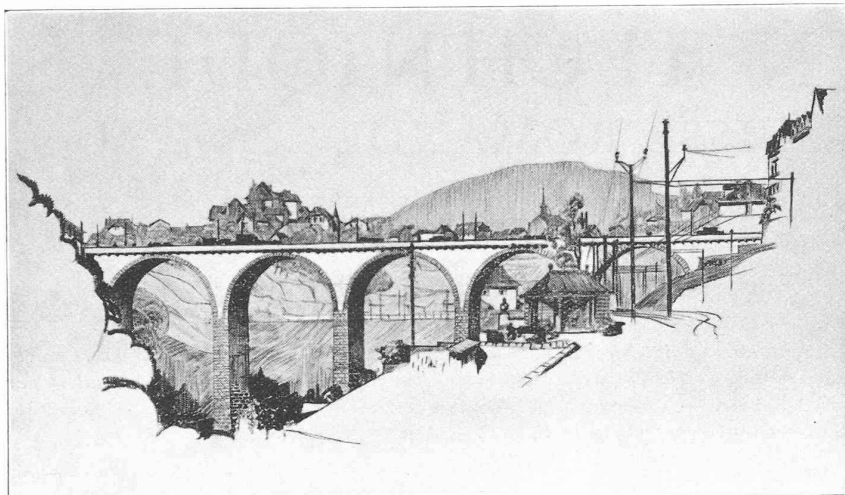
Deux arches. Ce projet dont la présentation laisse à désirer est un des seuls dont l'auteur a adopté le principe de deux arches de différentes grandeurs proportionnellement aux deux parties du vallon ; l'une plus étroite en dessus des lignes de chemin de fer, l'autre de grande portée dominant la dépression qui sépare la première des rochers de Saint-Nicolas. Ce parti est un de ceux qui est le mieux adapté aux terrains ; il est simple, logique et satisfait aux exigences, tant au point de vue architectural que par la façon dont il s'harmonise avec le paysage environnant. (Fig. 3).

Son point faible est le coût élevé que nécessiterait l'exécution de si grandes portées. Il présenterait au point de vue de la réalisation certaines difficultés.

B. A. Context. Bon projet s'adaptant au cadre environnant, aspect architectural de bonne tenue quoique un peu lourd, provenant d'une exagération du fruit des piliers et de l'encorbellement. Exécution technique réalisable.

Reposoir. L'auteur de ces projets présente plusieurs variantes dont l'une, N° 15, a été retenue, à l'exclusion du projet lui-même, pour certaines qualités architecturales. Les encorbellements insuffisants nécessitent une largeur excessive des piliers ce qui aurait comme conséquence une impression de lourdeur exagérée de la construction. Cette largeur des piliers présente en outre l'inconvénient de ne pas laisser un espace libre suffisant pour les voies.

Pile ou face. Bon projet avec poutres étroites et piles en maçonnerie. Même critique que pour les précédents en ce qui concerne l'inscription d'un semblable projet dans le paysage. Aspect architectural satisfaisant, présentant toutefois un

Fig. 1. — 1^{er} prix : projet de M. Jacques Béguin.

certain caractère de lourdeur du fait de la grande hauteur de la poutre, la liaison des candélabres aux consoles sur les piliers n'est pas heureuse et enlève de l'unité à la composition.

En résumé, cinq partis se trouvent en présence :

- a) poutres en cadres continus à cinq ouvertures (15 projets) ;
- b) arcs surbaissés à cinq ouvertures (8 projets) ;
- c) arcs pleins cintres à cinq ouvertures (7 projets) ;
- d) grande voûte à deux ouvertures égales, à deux ouvertures inégales, à une seule ouverture, respectivement : 4 projets, 1 projet, 8 projets ;
- e) solutions combinées (5 projets) et solutions spéciales (1 projet).

Sans négliger l'examen technique et économique de la question, le jury s'est particulièrement placé au point de vue esthétique. Il a estimé qu'étant donné le cadre environnant, la proximité immédiate du château et de constructions pittoresques, l'arc ou la voûte est préférable. Ce parti de construction s'adapte en effet mieux au paysage, tranche moins sur le caractère architectural ambiant et établit la relation d'une rive à l'autre d'une façon plus harmonieuse.

Quoique certains projets de piliers droits avec linteaux, aient beaucoup intéressé et tenté le jury, notamment celui portant comme devise « Eurytmie », il ne peut, pour les raisons énumérées, recommander cette solution.

Dans le cas particulier, il s'agit plus de l'aspect définitif du site que d'obéir à la tentation d'adopter un système de construction certes plus nouveau et plus sympathique aux aspirations professionnelles du jour, mais, ne répondant pas au but recherché.

En considération de ce qui précède, le jury décide :

de délivrer 4 prix et retient à cet effet les quatre projets suivants : Pierre jaune, Pavot (variante), Deux arcs, Eurytmie ;

de placer les projets dans le rang suivant, et de leur attribuer les sommes ci-après :

- 1^{er} rang : Pierre jaune . Fr. 1.200.—
- 2^{me} rang : Pavot 2 . . . » 1 100.—
- 3^{me} rang : Deux arcs . . . » 1 000.—
- 4^{me} rang : Eurytmie . . . » 700.—

Le Jury constate qu'un sérieux effort a été fait par les concurrents. Certains projets dénotent de la part de leurs auteurs un sentiment artistique et une compréhension très juste du but à atteindre.

La valeur générale du concours étant supérieure à ce que l'on pouvait atten-

dre et le jury regrettant de n'avoir pu primer un plus grand nombre de projets, le Conseil communal, sur la proposition du jury, a mis entre temps à sa disposition une somme de 900 fr. pour l'achat de trois projets.

Le Jury propose l'achat de trois autres projets.

Il est procédé ensuite à l'ouverture des enveloppes. Les auteurs des projets primés sont :

- Pierre jaune : M. Jacques Béguin ;
- Pavot 2 : MM. Dellenbach et Walter ;
- Deux arcs : M. Walter Krêter ;
- Eurytmie : M. Fernand Decker.

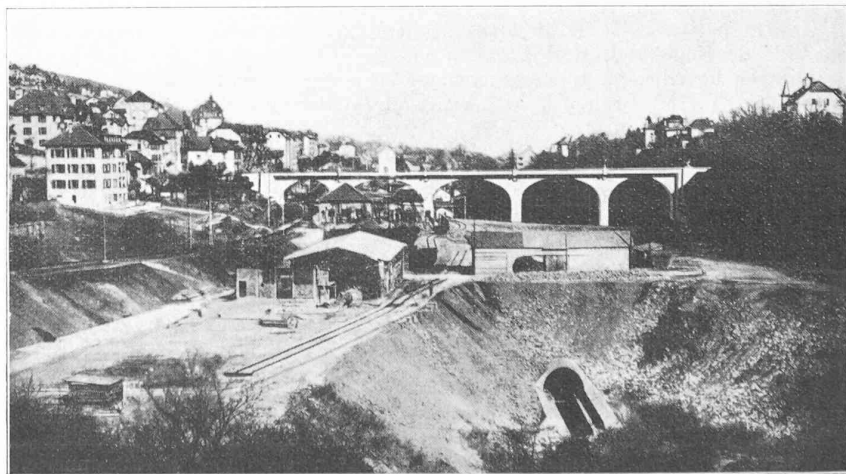
Ce concours a suggéré à l'un de nos lecteurs les commentaires suivants :

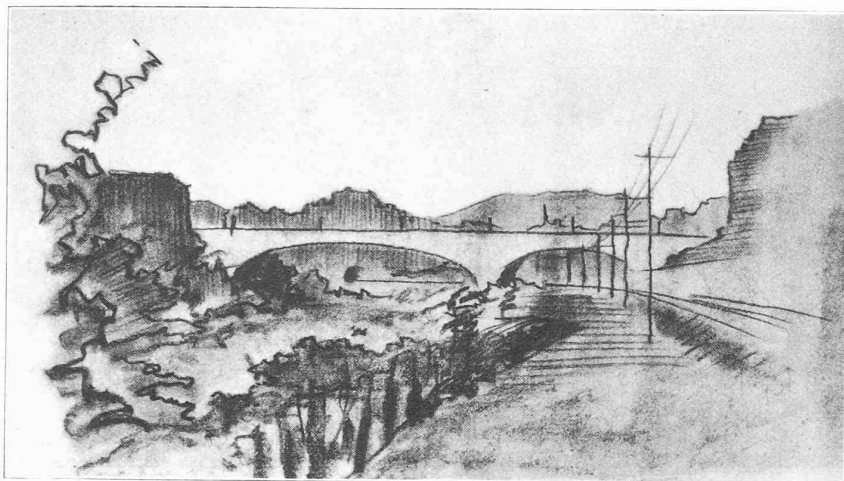
Concours d'idées... sur un thème donné, qu'il suffisait « de mettre au point »,... disait le programme ; il est vrai qu'il laissait aux concurrents la plus entière liberté de proposer autre chose. Or ils ne s'en sont pas fait faute, car sur 43 projets présentés, 15 seulement (35 %) sont à peu près conformes à l'idée officielle, qu'il s'agissait de rendre plaisante, et sur 4 prix décernés, les 3 premiers, ensemble 3300 fr, sont allés à d'autres idées ; le 4^e prix, de 700 fr. seulement (17,5 %), a été décerné à l'ossature maussade et sèche, mais économique, du projet municipal. On arrive ainsi à se demander si celle-ci n'était pas proposée comme un exemple à ne pas suivre, et si le 4^e prix accordé au projet « Eurytmie » (fig. 4) n'est pas en quelque sorte une consolation accordée par le jury à l'autorité communale.

En outre, sur 3 autres projets dont le jury a recommandé l'achat, un seul comportait des travées droites.

L'idée officielle, il faut le dire, était rationnelle ; elle émanait d'un ingénieur de Neuchâtel désigné bien avant le concours comme directeur des travaux, ce qui peut paraître étrange aussi.

Les devis qu'on présente aux concours sont toujours

Fig. 2. — 2^{me} prix : projet de MM. Dellenbach et Walter.

Fig. 3. — III^{me} prix : projet de M. W. Krêter.

sujets à caution ; c'est peut-être la raison pour laquelle le programme n'en demandait point ; mais c'est là aussi une particularité de ce concours d'un nouveau genre. Quelques-uns des concurrents, mais une faible minorité, avaient joint quand même un devis à leur envoi ; quelques rares ingénieurs avaient présenté des épures et des calculs de résistance, mais une vague incertitude planait sur les chiffres... quand il y en avait ; certains concurrents avaient même dédaigné les cotes indispensables.

Le programme de ce concours avait provoqué une longue discussion au sein de la Société neuchâteloise des ingénieurs et des architectes ; celle-ci avait bien obtenu quelques légers changements de ce programme, conforme à la lettre, sinon à l'esprit des normes de la S. I. A. ; mais la question essentielle de la convenance d'un concours ainsi publié n'avait pas été signalée à l'autorité. Un vote sur ce dernier point était intervenu, après la onzième heure, à la fin d'une longue séance et les deux tiers des intéressés étant déjà partis. Il y eut égalité des voix — quatre contre quatre... qui voulaient se battre ! — et le président, un architecte, trancha la question en faveur du silence et de la résignation.

On a construit récemment à Neuchâtel, ou plutôt laissé construire par les C. F. F., au nord-est de la ville, à travers un vallon pour le moins aussi joli que celui du Seyon, objet du concours que nous critiquons, un pont en béton armé anguleux, triste et disgracieux, et voici qu'on met sur pied un jury composé, avec deux fonctionnaires de la commune, d'un peintre très distingué, du grand pontife des C. F. F. et d'un architecte aux vues toutes modernes, pour franchir un vallon jadis pittoresque, il est vrai, mais à moitié comblé aujourd'hui (voir la fig. 2) et occupé par une manière de faubourg à l'américaine :

hangars informes, station de transformateurs en plein vent des C. F. F. et dépôts d'immondices malodorants. Il semble bien que l'administration communale attachait plus d'importance au concours qu'au pont, au nombre des « idées » qu'à leur valeur.

A cet égard, on peut dire que le concours a pleinement réussi. Les ingénieurs n'ont pas « donné », c'est certain — et pourquoi l'eussent-ils fait, puisqu'il y avait un bon projet, tout fait, et qu'on demandait de l'architecture ? En fait aucun d'eux n'a été distingué, bien qu'il y eût dans le tas quelques bons projets d'ingénieur.

Quant aux architectes, auxquels le seul mot de concours met l'eau à la

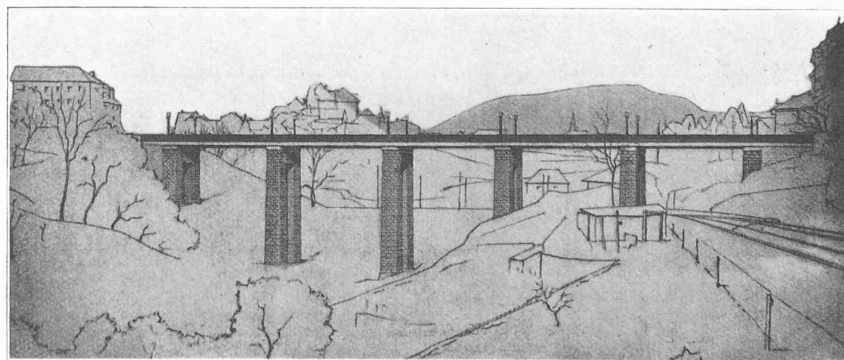
bouche et le crayon à la main, ils s'en sont donné à cœur joie, à raison de trois et quatre « idées » par bureau ; patrons et nègres, tous y sont allés gaîment, et c'est à eux, mais surtout à ceux qui s'étaient écartés du thème officiel, que sont allés les prix.

Le concours laisse l'impression d'ensemble assez nette que nous vivons au siècle du béton : adieu, ponts en fer, qui comptiez parmi les merveilles du siècle passé, mais qui n'avez jamais enthousiasmé ni les architectes, ni les peintres. Au prix où le fer est présentement, il eût cependant offert des solutions bon marché à notre commune endettée.

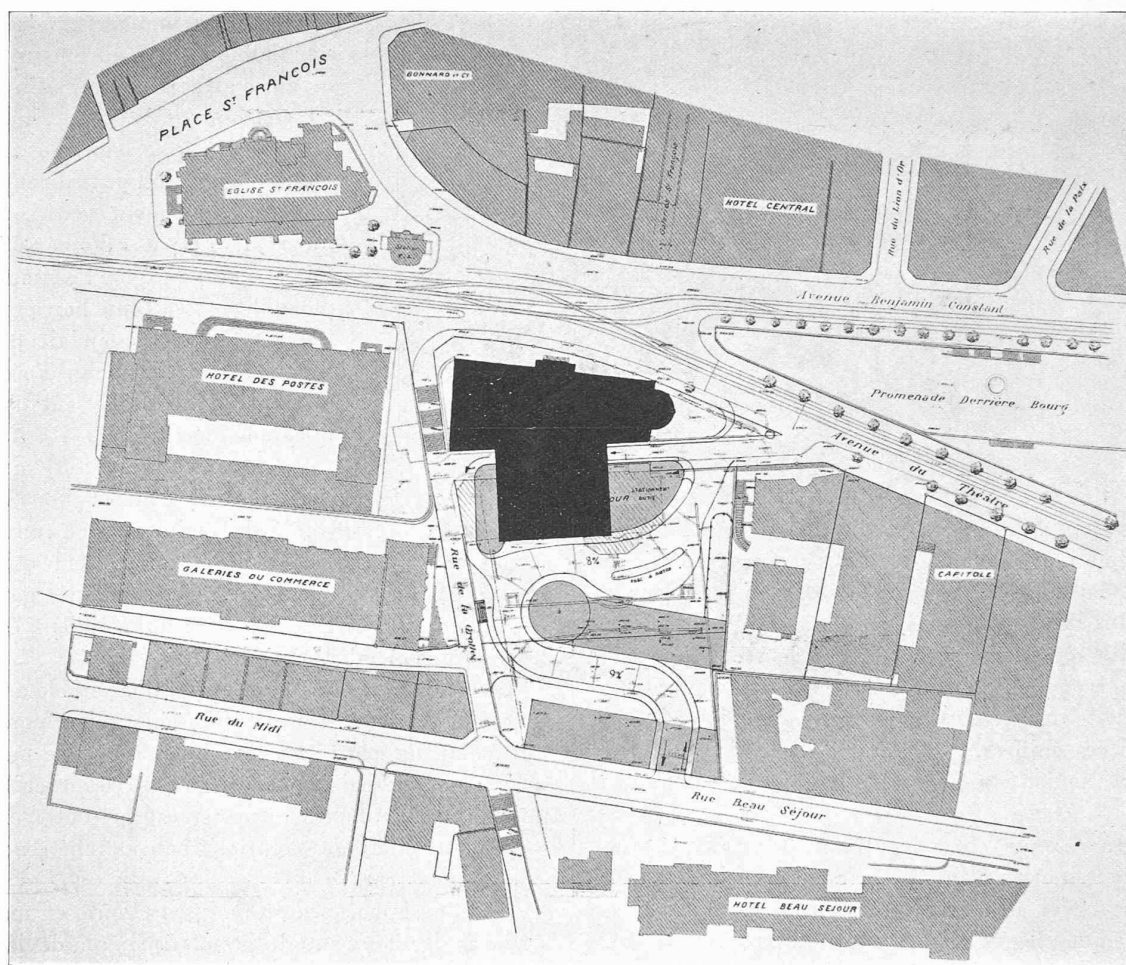
C'est, en apparence du moins, la voûte en maçonnerie qui a eu les honneurs du premier prix ; la devise « Pierre jaune » du projet Béguin pourrait ne signifier en effet qu'un simple revêtement, ou même n'avoir été qu'un artifice pour émouvoir les patriotes...

Au reste, le lecteur jugera de l'effet que produiraient les pleins cintres de la figure 1 dans le vallon une fois comblé ; la figure 2 du 2^e prix montre, d'après une photographie, l'état actuel des lieux.

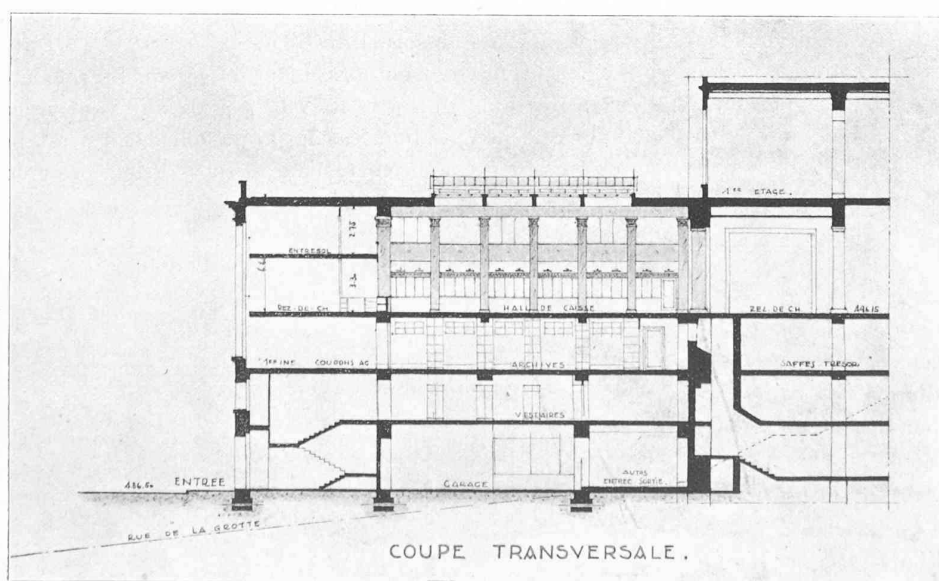
Et la Ville, de son côté, bien obligée quand même de regarder à la dépense, la Ville jugera s'il vaut mieux suivre le jury, auquel cas le projet officiel, qui est bon et qui a coûté assez cher, n'aurait servi à rien, pas même

Fig. 4. — IV^{me} prix : projet de M. F. Decker.

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE, A LAUSANNE



Plan de situation. — 1 : 2000.

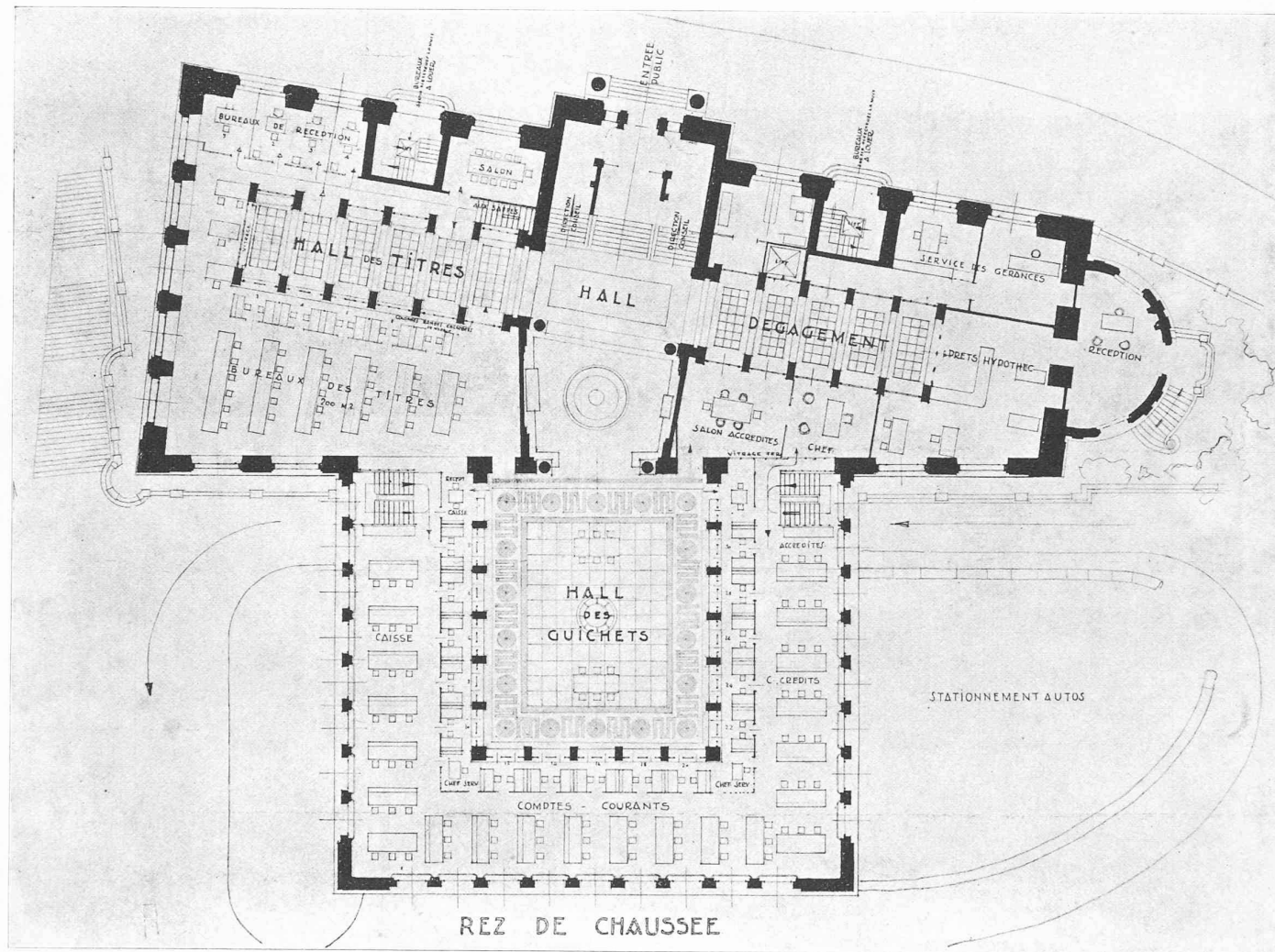


Coupe transversale. — 1 : 400.

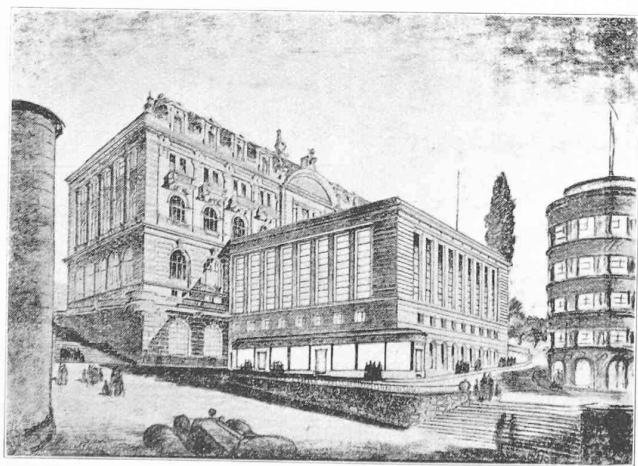


V^{me} prix :
projet « Lorella »,
de M. C. Braun, architecte,
à Lausanne.





Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



Vme prix : M. C. Braun, architecte.

à inspirer les concurrents, ou bien si ce projet doit être exécuté, ce qui voudrait dire au contraire que l'étrange concours de 1932 aura été en pure perte.

Neuchâtel, 15 juin 1932.

Es.

Concours d'architecture ouvert par la Banque Cantonale Vaudoise, à Lausanne.

(Suite et fin.)¹

RECTIFICATION. — L'auteur du projet « Modèle 32 » reproduit dans notre avant-dernier numéro est M. Louis Ruche (et non Buche), architecte, à Yverdon.

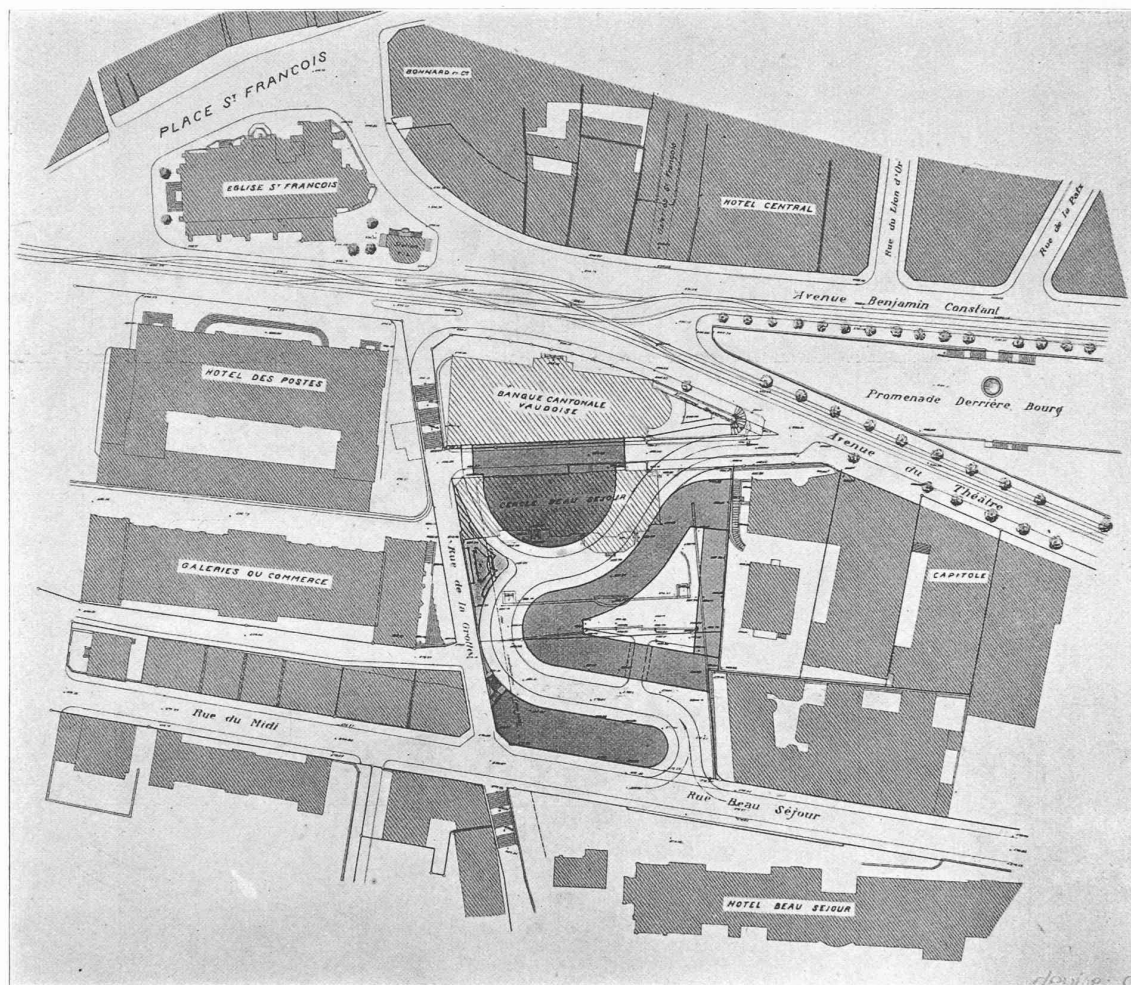
N° 25. — *Lorella*. — Bonne implantation générale. Annexe bien disposée et de bonnes proportions. Excellente distribution du rez-de-chaussée. Trop de modifications dans le vestibule du rez-de-chaussée actuel. Garage du sous-sol quelque peu compliqué. Les magasins sur la rue de la Grotte sont superflus. Dans l'annexe, la hauteur de l'entresol est insuffisante. Au premier étage, les modifications sont bien comprises. L'architecture extérieure se rallie mal avec le bâtiment existant. Volume de construction modeste.

N° 28. « 8,8 % ». — Bonne implantation. Hall de l'annexe satisfaisant, hormis ses décrochements. Le défaut capital de ce projet est le manque d'indépendance du Service des titres qui n'est pas séparé de la grande circulation du rez-de-chaussée. Relations compliquées et insuffisantes entre les bureaux du rez-de-chaussée et de l'entresol.

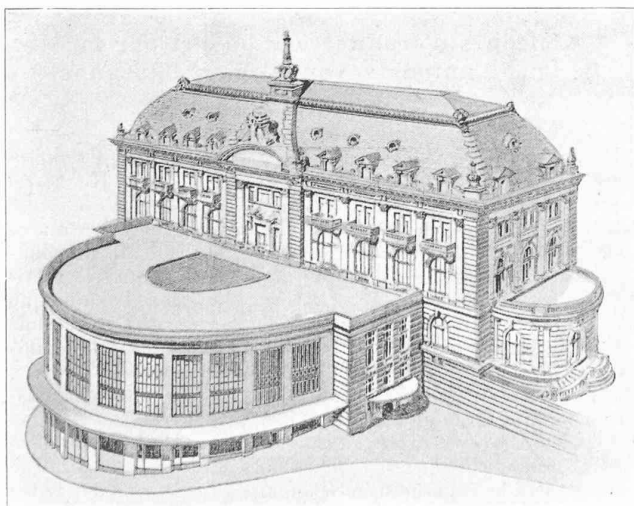
Bonne étude de l'architecture extérieure.

Après un troisième examen, le jury classe les 8 projets restants dans l'ordre suivant :

¹ Voir *Bulletin technique* du 20 août 1932, page 205.



Plan de situation. — 1 : 2000.



1^{er} rang, N° 21, devise *Grand Axe* ; 2^e rang, N° 15, *Modèle 32* ; 3^e rang, N° 2, *Pas d'angle* ; 4^e rang, N° 4, *B. C. V.* ; 5^e rang, N° 25, *Lorella* ; 6^e rang, N° 28, *8,8 %* ; 7^e rang, N° 19, *Hall* ; 8^e rang, N° 13, *Lumière*.

Le jury décide de primer 6 projets et de répartir la somme

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE A LAUSANNE

VI^{me} prix : projet « 8,8 % », de M. C. Coigny,
architecte, à Vevey.

de 20 000 fr. en tenant compte de l'excellence du projet classé en premier rang :

1^{er} prix : 7000 fr. ; 2^e prix, 4000 fr. ; 3^e prix, 3500 fr. ; 4^e prix, 2500 fr. ; 5^e prix, 1800 fr. ; 6^e prix, 1200 fr.

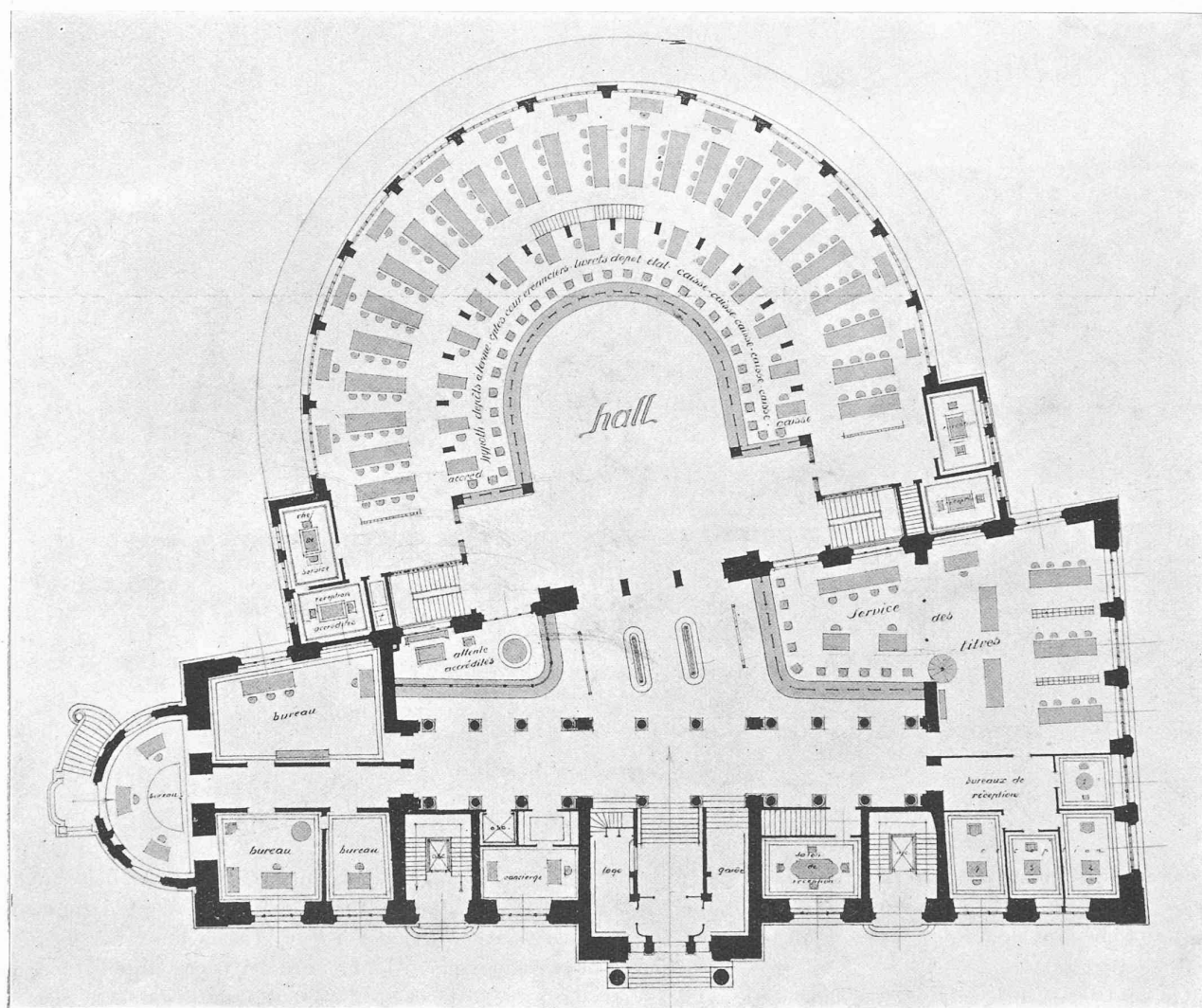
M. le président procède à l'ouverture des plis qui révèlent les noms des auteurs primés. Ce sont :

1^{er} prix : A. Schorp, arch., Montreux ; 2^e prix : M. L. Ruche, arch., Yverdon ; 3^e prix : M. R. Chapallaz, arch., La Chaux-de-Fonds ; 4^e prix : M. C. Thévenaz, arch., Lausanne ; 5^e prix : M. C. Braun, arch., Lausanne ; 6^e prix : M. Ch. Coigny, arch., Vevey.

Les décisions du jury ont été prises à l'unanimité.

Le jury remercie les concurrents pour l'effort fourni ; il se plaît à reconnaître l'excellent résultat de ce concours, dont bon nombre de projets sont de réelle valeur. Il félicite particulièrement l'auteur du projet classé en premier rang, dont l'étude peut être réalisée sans modifications importantes.

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE, A LAUSANNE

Plan du 1^{er} étage de l'annexe et du rez-de-chaussée de l'ancien bâtiment. — 1 : 400.VI^{me} prix : M. C. Coigny, architecte.

Emploi des « containers » pour transports combinés par rail et par route.

C. H. WAETJEN, ingénieur-conseil, à Bâle.

La concurrence toujours croissante des transports routiers fait perdre chaque année un tonnage considérable à tous nos chemins de fer et même, à certaines de nos compagnies de navigation.

Les longues et coûteuses opérations de chargement et de transbordement des marchandises entre camions et wagons et vice-versa et les frais d'emballage supplémentaires qu'elles nécessitent, font que de nombreux commerçants, et même quelques industriels possédant des raccordements particuliers, préfèrent utiliser le camion pour la totalité du parcours.

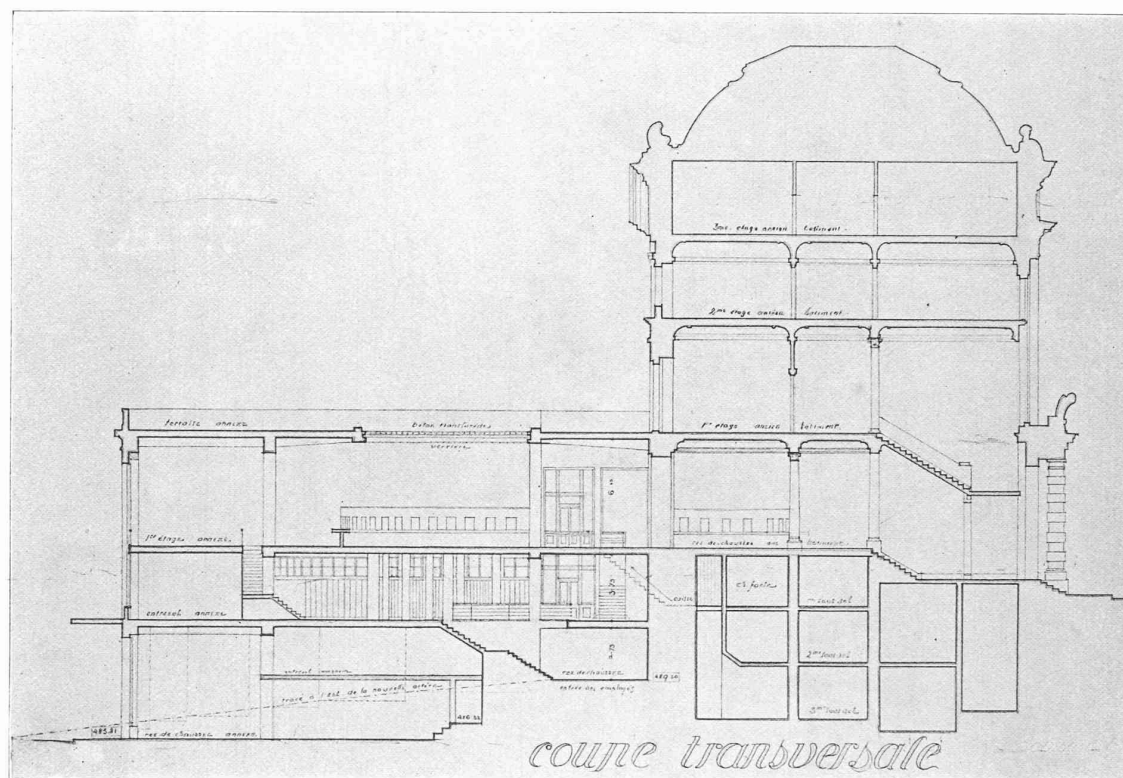
Certains chemins de fer secondaires, pour ne pas voir tout le trafic leur échapper, ont dû faire eux-mêmes l'ac-

quisition de camions, délaissant ainsi quelquefois leurs propres lignes au profit de la route.

La crise des transports est aujourd'hui commune aux chemins de fer de tous les pays possédant de bonnes routes, elle est cependant particulièrement sensible en Suisse, au point de vue de l'économie publique, à cause de l'important capital national investi dans nos lignes et leur électrification. Il est regrettable, qu'au lieu de pouvoir tirer de plus en plus profit de notre houille blanche pour nos transports intérieurs, nous soyons obligés, pour en diminuer le prix de revient, d'acheter à l'étranger toujours plus de combustible et de produits pour l'entretien des routes.

Le système des « containers », permettant les transports combinés par route et par rail, a d'abord été appliqué aux Etats-Unis. Les chemins de fer anglais, après des essais commencés en 1926, l'ont définitivement adopté depuis 1928. Les résultats obtenus sont dignes d'intérêt

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE, A LAUSANNE



Coupe transversale. — 1 : 400.

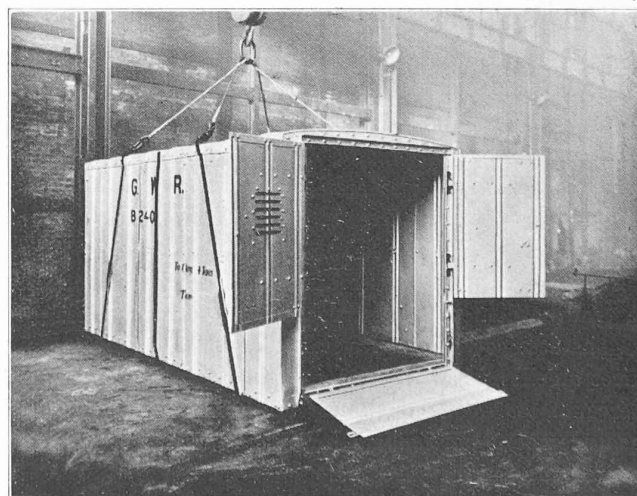
VI^{me} prix : M. C. Coigny, architecte.

et prouvent, que même dans un pays plus favorable aux transports routiers que le nôtre, l'usage des « containers » permet aux chemins de fer de reprendre du tonnage à la route.

Sur le continent, exception faite de quelques applications isolées, pour le transport des meubles, par exemple, aucun essai étendu n'a encore été fait, malgré les efforts des participants au « Congrès international des containers » et au concours public organisé, en 1929, par les chemins de fer du Reich. Il en est ainsi en Suisse, où des études ont été faites depuis déjà fort longtemps au sujet des possibilités de l'utilisation des containers.

Il nous paraît donc intéressant de voir où en sont arrivés les chemins de fer anglais, après plus de cinq années d'expériences. Dans ce pays, les marchandises les plus diverses, petits et grands colis, denrées alimentaires, matériaux de construction, pièces de machines, etc., sont transportées dans un minimum de temps, de porte à porte, au moyen de « containers », à un tarif très raisonnable, sans manutentions et, la plupart du temps, sans emballage. Les containers, chargés au moyen de grues, tantôt sur des wagons plats et tantôt sur des camions loués par les chemins de fer ou leur appartenant, sont la propriété des chemins de fer, qui les considèrent au point de vue des tarifs de transport, comme des *wagons* ou des *parties de wagon*. Les expéditeurs ne paient donc point de retours à vide, ce qui est essentiel.

Au début, on n'utilisa que des caissons en bois, ouverts ou fermés, à parois rabattables, de 2,5 et 4 tonnes de charge utile, destinés à être chargés deux par deux sur des wagons plats. Le nombre des types augmenta cependant bientôt, et ils furent standardisés pour tous les réseaux. On introduisit les containers en tôle d'acier, très répandus aujourd'hui, ils présentent des avantages au point de vue de la tare et des dimensions intérieures,



Container type « B » en tôle, charge utile 4 t. Tare 950 kg.