

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 96 (1970)
Heft: 15

Sonstiges

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: 17.07.2025

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

manière à ce qu'ils ne puissent se renverser. Des couloirs à soufflets et presque horizontaux, situés à la hauteur des portes d'entrée des avions, apporteront peut-être un jour la solution de ce problème.

Dans toutes les gares et aéroports, les renseignements importants devraient être communiqués aux voyageurs tant par la voie acoustique qu'optique, car l'aveugle ne peut être renseigné que par les appels diffusés par les haut-parleurs, tandis que le sourd ne peut l'être que par des tableaux et signaux optiques.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Prof. J. W. HUBER, Berne : *Probleme der Integration für den Architekten*, rapport présenté à l'assemblée des délégués de la FSIH du 22 mai 1968, à Zurich (document photocopié).
- [2] WILHELM SCHWEINGRUBER, Quinten : *Merkblatt für den Bau von Invalidenwohnungen*, du 28 juin 1960 (document photocopié).
- [3] *Directives concernant les problèmes de logement*, du 29 septembre 1961, Bulletin de la FSIH, n° 43.
- [4] Centre d'études pour la rationalisation du bâtiment, Zurich : *Norme SNV 1969, Logements pour infirmes moteurs*, septembre 1963, respectivement feuille de norme n° 521 500, septembre 1967.
- [5] HENRIK MÜLLER, architecte : *Bostäder för vanföra*, SVCK:s Skriftserie No. 7, Bromma, Suède.
- [6] SELWYN GOLDSMITH, architecte : *Designing for the Disabled*, publié par la RIBA, Technical Information Service, Londres 1963.
- [7] Deutsche Vereinigung für die Rehabilitation : *Die Behindertenwohnung*, tiré à part de la revue « Die Rehabilitation », Thieme-Verlag, Stuttgart 1964.
- [8] LILLIANE PETIT, SELWYN GOLDSMITH, MARIE-LOUISE LEMONNIER : *Barrières inutiles, Architecture et planification pour handicapés, Progrès dans la lutte contre les barrières architecturales* ; « Monde combattant », revue de la Fédération mondiale des anciens combattants, Paris 16, 1964/65.
- [9] ALFRED CERF, Chief-Engineer : *Body-Mechanics Manuals*, 1965, publié par la National Steel Company, Los Angeles.
- [10] Association française de normalisation (AFNOR), Paris 2^e : *Constructions, handicapés moteurs, logement*, novembre 1966, NF P 91-201.
- [11] DENYS DROIN : *Ville ouverte à tous*, tiré à part de « Médecine et Hygiène » du 17 décembre 1969, Genève.
- [12] Loi fédérale concernant l'encouragement à la construction de logements, du 19 mars 1965, et Ordonnance d'exécution II, du 22 février 1966.



Fig. 12. — A l'aéroport de Genève-Cointrin, inauguré en 1968, tout a été prévu pour le transport des valises et des « containers », mais pratiquement rien en ce qui concerne le déplacement des handicapés moteurs. De même, les accès aux vastes parkings, à la galerie des visiteurs et à la galerie marchande leur restent toujours interdits.

- [13] Commission de recherche pour la construction de logements, CRL : *Directives et recommandations concernant la construction de logements destinés aux personnes âgées*, Berne 1968.
- [14] Bulletin de la FSIH, n° 90, du 30 octobre 1964.
- [15] Bulletin de la FSIH, n° 141, du 26 janvier 1968.
- [16] R. ZOLLIKOFER, Oberingenieur, SBB Bauabteilung III : *Weisung über die Ausbildung der Handläufe bei Personenunterführungen*, du 5 février 1968.
- [17] Ligue suisse contre le rhumatisme : *Instruments auxiliaires pour handicapés rhumatisants*, 3^e édition, 1967, Zurich ; miroir basculant, p. 14.
- [18] Commission suisse de réhabilitation, Zurich : *Verkehrsprobleme Behinderter — Desiderata du 8 mars 1965* (document photocopié).
- [19] Dr. K. OPIKOFER : *Bau-, Einrichtungs- und Verkehrsprobleme Behinderter*, « Praxis », Schweizerische Rundschau für Medizin 57, n° 24, 1968.
- [20] Commission intercantonale de la circulation routière, Berne : *Directives pour l'octroi de facilités de stationnement*, du 14 avril 1967.
- [21] F. NÜSCHELER : *Durchzug und Rheuma*, « Neue Zürcher Zeitung » du 6 mai 1966.

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE LAUSANNE

Plan directeur de DORIGNY

Introduction

Le plan directeur est un instrument de planification à long terme qui doit permettre d'organiser la croissance et l'évolution de l'Ecole polytechnique dans un cadre d'ordre par le truchement d'un certain nombre de directives. Ces directives doivent en particulier définir les principes d'organisation et d'implantation des infrastructures et des espaces sans pour autant compromettre une évolution future aujourd'hui impossible à préciser.

A la fin du mois d'octobre 1969, des mandats d'étude ont été confiés à sept bureaux d'architecture répartis sur l'ensemble de la Confédération afin d'obtenir des propositions de plans directeurs pour la nouvelle Ecole polytechnique fédérale à Dorigny.

Les études entreprises par la Communauté d'étude pour la mise en valeur des terrains de Dorigny pendant les

années 1966 à 1968 ont servi de données de base aux participants à la consultation.

L'étude des propositions

Un groupe d'experts comprenant des experts architectes, un représentant de la Direction des Constructions fédérales, du corps des professeurs, des assistants et des étudiants était appelé à conseiller à titre personnel le maître de l'ouvrage dans son choix. La représentation du maître de l'ouvrage était assurée par sa Délégation comprenant trois personnes.

Ce groupe a siégé à deux reprises dans le courant du mois de juin.

Déjà pendant la période d'élaboration des projets, des contacts ont eu lieu entre l'Ecole et les participants en présence de tous les autres concurrents, permettant de discuter des points importants de doctrine touchant à l'enseignement et à la recherche. Cette manière ouverte de procéder a été maintenue jusqu'au bout, en laissant aux auteurs des plans directeurs la possibilité d'exposer aux experts leurs projets en présence des autres concurrents,

ce qui a permis une excellente compréhension des travaux et des idées développés.

Décision du maître de l'ouvrage

Les deux projets jugés les plus intéressants par les experts sont de nature très différente. Au stade actuel du développement des projets, il est difficile d'apprécier leurs possibilités d'évolution, chaque membre expert pouvant y projeter ses propres visions.

Le maître de l'ouvrage a donc décidé de confier aux bureaux *Zweifel, de Zurich*, et *Waltenspühl, de Genève*, un mandat d'études complémentaires pour obtenir des garanties au sujet des points douteux relevés par les experts dans chacune des deux propositions.

La délégation du maître de l'ouvrage, le représentant de la Direction des Constructions fédérales et les experts se réuniront à nouveau dans le courant du mois de novembre pour procéder au choix définitif entre les deux propositions.

Suite de l'opération

L'étude détaillée de la première étape commencera immédiatement après le choix définitif du plan directeur. Le calendrier envisagé se présente de la façon suivante :

Fin	1971 :	Elaboration du message aux Chambres.
Printemps	1973 :	Début des travaux.
Automne	1974 :	Occupation des premiers locaux.
	1977 :	Achèvement des travaux de la première étape.

Eléments du programme de la première étape :

La première étape correspond à un déplacement partiel des activités de l'EPFL à Dorigny. Elle est basée sur un nombre total de 2200 étudiants, dont environ 850 resteront aux Cèdres.

Les départements suivants sont maintenus aux Cèdres :

- Département d'électricité ;
- Département des matériaux ;
- Département d'architecture.

Les départements suivants seront partiellement transférés à Dorigny :

- Département du génie civil ;
- Département de mécanique.

Les départements suivants seront entièrement transférés à Dorigny :

- Département du génie rural — géomètres ;
- Département de physique ;
- Département de chimie ;
- Département de mathématiques.

Le programme des surfaces utiles à construire à Dorigny en première étape se monte à environ 60 000 m² utiles.

Carnet des concours

Concours pour la construction des nouveaux bâtiments pénitenciers de Genève

Rectification du palmarès

La Commission des concours de la SIA, saisie par l'un des concurrents, a admis que le Jury n'avait pas tenu compte, pour l'attribution des prix, d'une disposition impérative du programme (maintien d'une rangée d'arbres).

En conséquence, le jury a procédé à une nouvelle répartition des prix. Par rapport complémentaire, du 10 juin 1970, il a adopté le palmarès rectificatif suivant :

1^{er} prix, 18 000 fr., projet n° 10, « Soi », MM. *Jacques Bolliger* et *Dominique Julliard*, architectes, à Genève ; collaborateurs : MM. *W. Bayerl*, *J. Klein*, *F. Trudel*.

2^e prix, 15 000 fr., projet n° 6, « Site », M. *André-Emile Billaud*, architecte, à Genève.

3^e prix, 8000 fr., projet n° 7, « Alfa », M. *Charles Schopfer*, architecte, à Genève.

4^e prix, 7000 fr., projet n° 2, « Violon », M. *Dominique Reverdin*, architecte, à Genève.

5^e prix, 6500 fr., projet n° 5, « Essai », M. *Victor Leu*, architecte, à Genève.

6^e prix, 5000 fr., projet n° 8, « Readapter », M^{me} *Léonie Geisendorf*, architecte, à Zurich.

7^e prix, 500 fr., projet n° 3, « Piranesi », M. *Paul Marti*, architecte, à Genève.

Il a proposé l'achat du projet n° 9, « Pri », de MM. *R. Koechlin* et *M. Mozer*, architectes à Genève, pour le montant de 16 000 fr., avec recommandation pour exécution, ainsi que l'achat du projet n° 4, « Coriolis », de M. *J.-J. Tschumi*, architecte, à Genève, pour le montant de 15 000 fr.

Les congrès

« The mechanism of the rock rupture by blasting »

Fontainebleau, 8-9 octobre 1970

C'est le thème de la réunion organisée par le Centre d'études de mécanique des roches de l'Ecole nationale supérieure des Mines de Paris, les 8 et 9 octobre 1970.

Délai d'inscription : 10 septembre 1970.

Formules et documents sont tenus à disposition des intéressés par la Société suisse de mécanique des sols et de travaux de fondations, rue de Genève 67, 1004 Lausanne.

Rédaction : F. VERMEILLE, ingénieur

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir pages 5 et 6 des annonces)

Informations diverses

Station d'épuration de Pierrier-Clarens

(voir photo, page de couverture)

Dans le cadre de la lutte contre la pollution des eaux, le Service Intercommunal d'Épuration des eaux et de traitement des Gadoles (SIEG), groupant les communes de Vevey, La Tour-de-Peilz et de Montreux, a réalisé à Clarens la station d'épuration des eaux usées du Pierrier.

L'exécution de cet ouvrage a été confiée au Consortium d'entreprises Riviera (*Liebhauser & C^{ie}*, *Rochat & C^{ie}*, *Salvi-Pittet & succ.*, *Weber & Rollandin S.A.*, *Biasini & C^{ie}*).

Cette station est située aux abords immédiats du lac. Le niveau inférieur des bassins combinés se trouvant à 4 mètres au-dessous de la nappe phréatique, il était donc indispensable d'obtenir un ouvrage parfaitement étanche.

A cet effet, trois dispositions ont été prises :

- En premier lieu, l'adjuvant étanchéifiant SUPERBARRA 05 a été ajouté au béton.
- Ensuite, les reprises de bétonnage ont été limitées au strict nécessaire par l'emploi, sous le contrôle technique du STAC* de Meynadier + C^{ie} S.A., Lausanne, du ralentisseur de prise BARRALENT.
- Enfin, on a utilisé des rubans MEYCO pour les joints de dilatation.

L'adjuvant étanchéifiant SUPERBARRA 05, le ralentisseur de prise BARRALENT et les rubans MEYCO sont fabriqués et livrés par MEYNADIER + C^{ie} S.A., Lausanne, Zurich, Berne, Lucerne, Bellinzona, Coire.

* Service Technique d'Aide à la Clientèle.