

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 110 (1984)  
**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:** 06.02.2025

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



## Actualité

### Raccordement ferroviaire de Dorigny en 1926!

*A propos de la desserte ferroviaire des Hautes Ecoles<sup>1</sup>*

L'expertise du professeur Boyv a mis à jour un projet des plus intéressants. Si l'on se souvient aujourd'hui encore du projet d'un aéroport à Ecublens, grâce auquel du reste le site actuel des Hautes

<sup>1</sup> Voir en page 33 de ce numéro « Desserte des Hautes Ecoles de Lausanne: première étape ».

Ecoles est resté disponible en période de haute conjoncture, les terrains étant réservés, seules les archives conservaient le souvenir du projet de « port marchand de la Chamberonne » (illustration), élaboré en 1926.

Non seulement ces plans se situaient dans l'optique toujours actuelle de la navigation fluviale du Rhône au Rhin, mais ils comportaient un raccordement ferroviaire partant de la gare de Renens et traversant le site actuel de Dorigny pour aboutir au port marchand prévu sur l'emplacement des terrains de sport des Hautes Ecoles! Ils prévoyaient également le comblement partiel de la Chamberonne. Bien qu'à première vue leur réalisation eût résolu certains problèmes actuels, ils

n'auraient probablement pas orienté le développement de cette région dans un sens favorable aux Hautes Ecoles, puisque les promoteurs avaient l'essor industriel du sud-ouest lausannois en vue. Par contre, leurs options privilégiaient nettement les transports publics, comme le montrent les divers raccordements industriels prévus.

Lausanne directement reliée aux océans: on peut rêver...

Ce rêve renaîtra sous une autre forme, après la fin de la Guerre mondiale 1939-45. En effet, remplaçant le rêve maritime par le ciel, Lausanne souhaite se doter d'un véritable aéroport (et ce, à moins de 60 km de l'aéroport intercontinental de Genève-Cointrin).

Est-ce le traditionnel bon sens vaudois? Cet ambitieux projet a, lui aussi, été abandonné, cédant la place aux Hautes Ecoles d'aujourd'hui.

## Carnet des concours

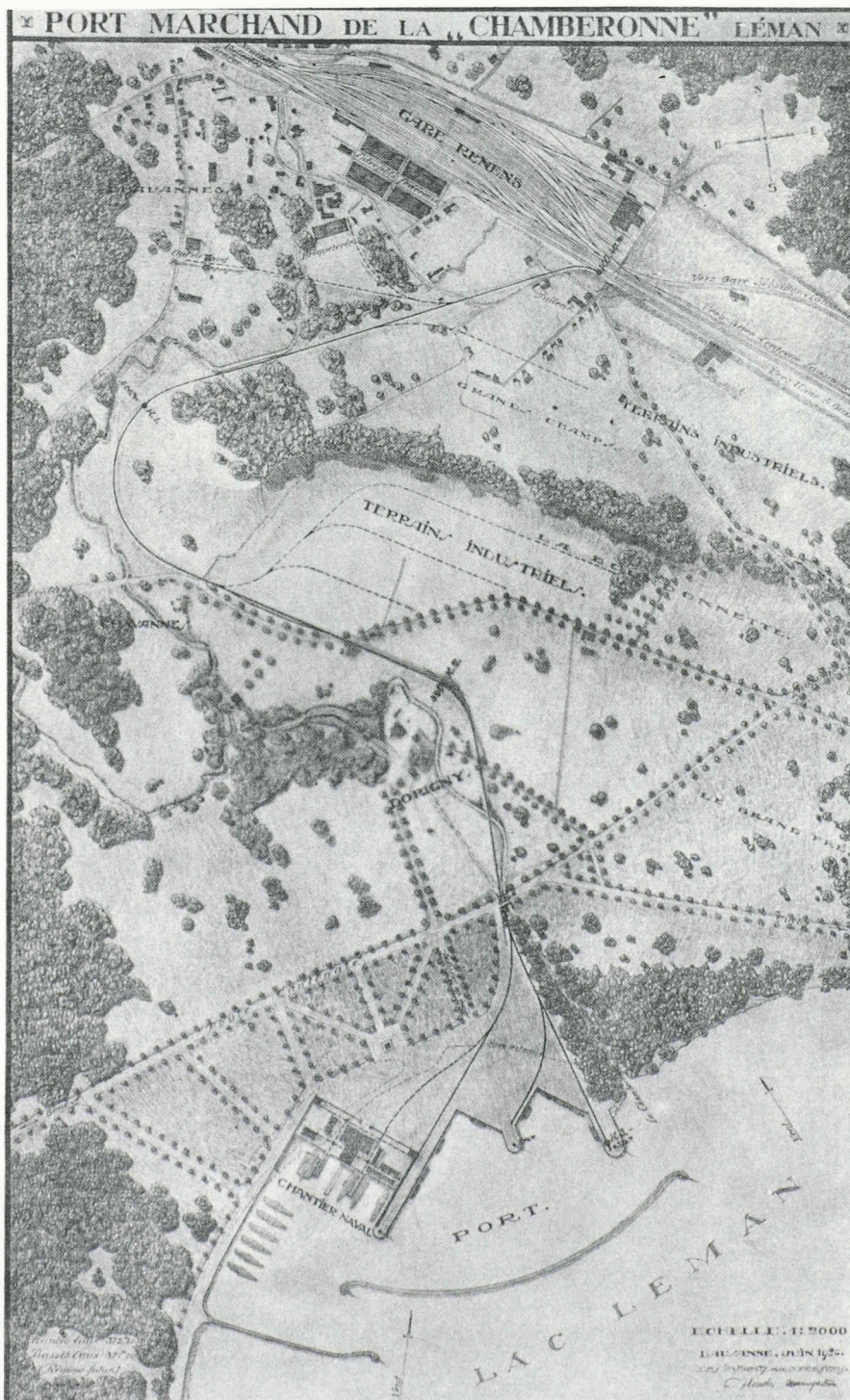
### A propos des concours valaisans

Depuis quelque temps, le canton du Valais attire notre attention par le nombre et la qualité des concours proposés aux architectes. C'est, à n'en pas douter, à la jeune génération des confrères de cette région, emmenés par Bernard Attinger, l'architecte cantonal, que l'on doit cette floraison, qui nous vaudra un grand nombre de réalisations de grande qualité. Alors que, dans d'autres régions, les autorités hésitent ou renoncent à la formule des concours, le Valais démontre que, lorsque le processus est ouvert et honnête, les idées des concurrents contribuent à fournir aux maîtres de l'ouvrage des propositions réalistes, d'un haut niveau. Coup sur coup, nous avons pu examiner le théâtre de Monthey, les Services industriels de Sion, la restructuration du quartier Crochetan-Cotterg, l'Ecole supérieure de commerce de Sierre, pour ne pas parler des Etangs-Longs!

Ainsi naît une « tendance » valaisanne — comme il y eut auparavant une tendance tessinoise — d'une grande qualité; les organisateurs n'ont pas craint d'inviter quelques architectes pratiquant hors du canton, afin de stimuler les énergies locales; cela nous a valu des propositions remarquables — et remarquées! — de Vincent Mangeat et de Fonso Boschetti, mais a permis aussi à des Michaud, Burgener, Beck ou Chabbey et Voillat, de se manifester, aux côtés des Gay, Morisod et Furrer, Meyer et autres Cagna, et j'en passe!

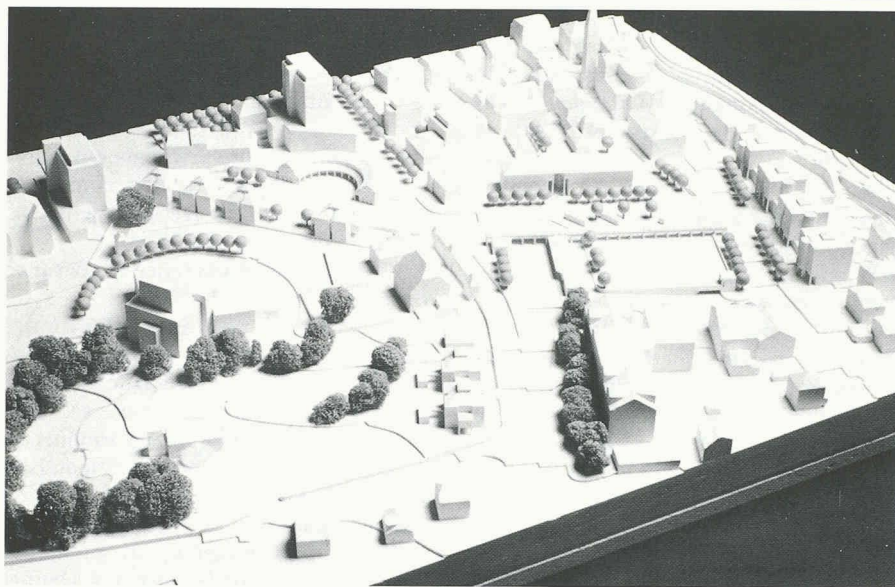
Nous aurons l'occasion de revenir plus longuement sur cette nouvelle architecture valaisanne à la faveur d'un numéro thématique que nous lui consacrerons; mais nous tenions d'ores et déjà à faire savoir combien nous éprouvons de satisfaction à mettre en évidence cette constance, que nous saluons comme elle le mérite.

François Neyroud



Le port marchand de la Chamberonne et la zone industrielle, tels que les voyaient les promoteurs en 1926. (Document d'archive de l'administration communale de Renens.)





Maquette

## Restructuration du quartier Crochetan-Cotterg à Monthey VS

### Résultats

#### Organisation

Le concours était organisé par la commune de Monthey. Il était ouvert aux bureaux d'architectes et d'ingénieurs établis dans la commune et aux architectes et ingénieurs en génie civil bourgeois de Monthey. De plus, à titre complémentaire, le concours était ouvert à 7 architectes invités. Le jury était composé de 7 membres: Philippe Bovy, ingénieur à Chexbres, Pierre-Marie Bonvin, architecte à Sion, Jean-Paul Coppey, conseiller municipal, Jean-Paul Darbellay, architecte à Martigny, Michel Giovanola, conseiller municipal, Beat Plattner, chef de l'Office de planification à Sion, Alain Richard, conseiller municipal; suppléants: Pierre Cagna, architecte à Sion, André Chervaz, conseiller municipal, Roland Dousse, conseiller municipal, Jean-Gérard Giorla, architecte à Sierre, Hans-Ulrich Witschi, conseiller municipal.

#### Extrait du programme

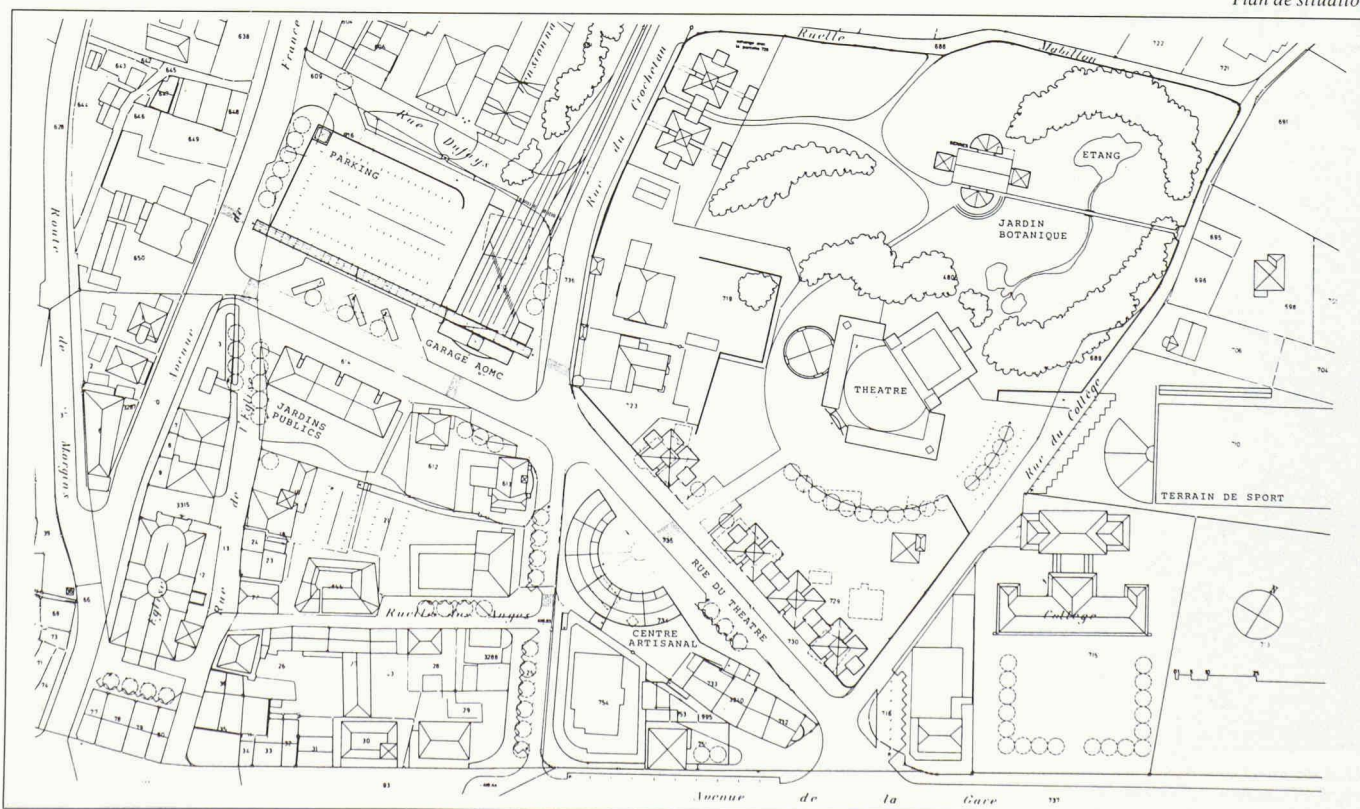
Le concours porte sur la restructuration et la revalorisation du flan nord du centre ville de Monthey (quartier Crochetan-Cotterg), compte tenu de la volonté municipale de résoudre un certain nombre de problèmes cruciaux d'urbanisme, d'organisation des circulations et d'animation urbaine. Il s'agit principalement:

- du réaménagement et de la localisation des gares ferroviaire et routière de l'AOMC,
- de la mise en place d'une partie de l'axe médian du plan des circulations,
- de la réalisation d'un abri public de protection civile,
- de la réorganisation d'ensemble du stationnement et notamment de la construction de parking souterrain,
- de la création d'accès au théâtre projeté,

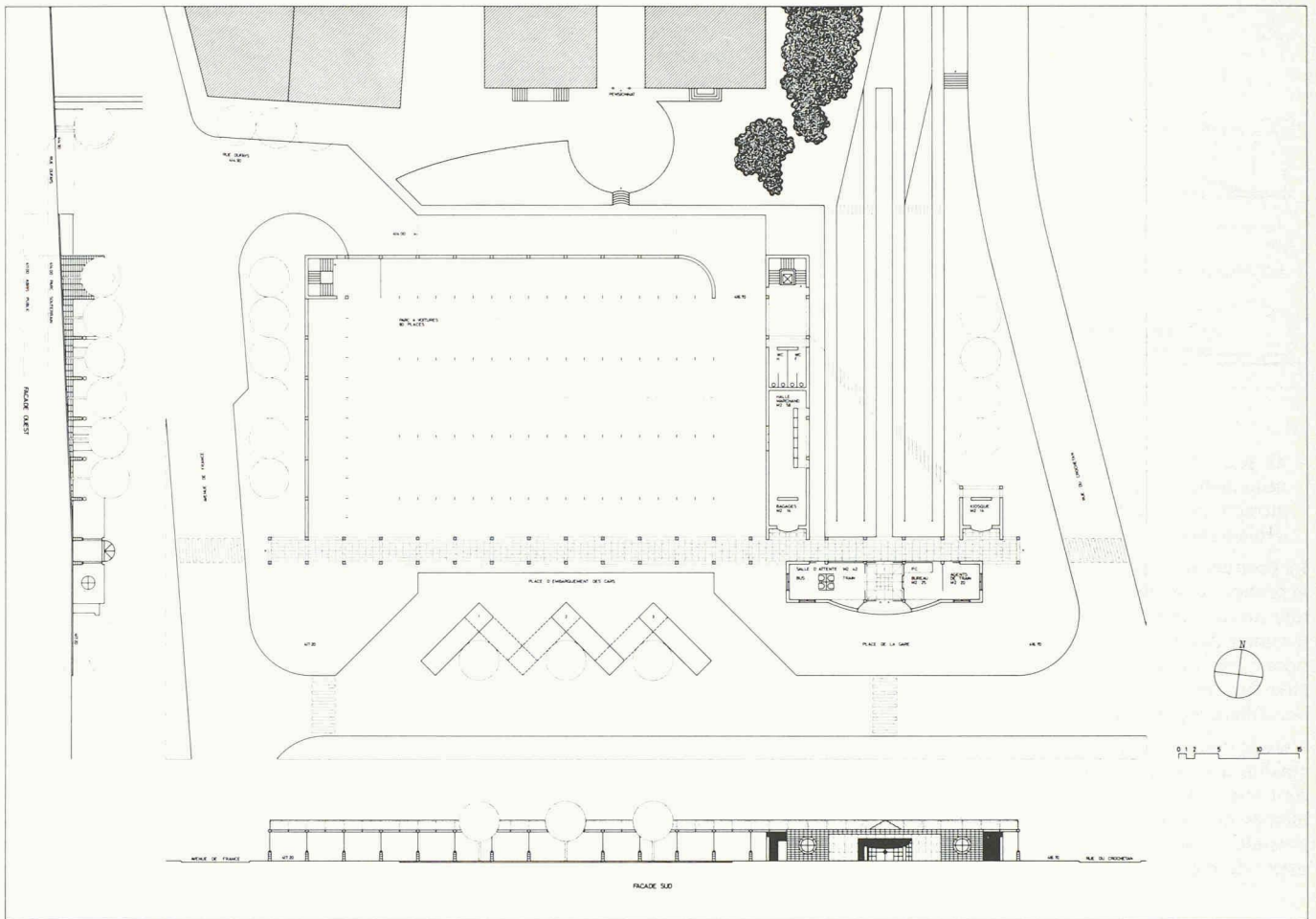


Rue du théâtre, caractère et atmosphère du lieu

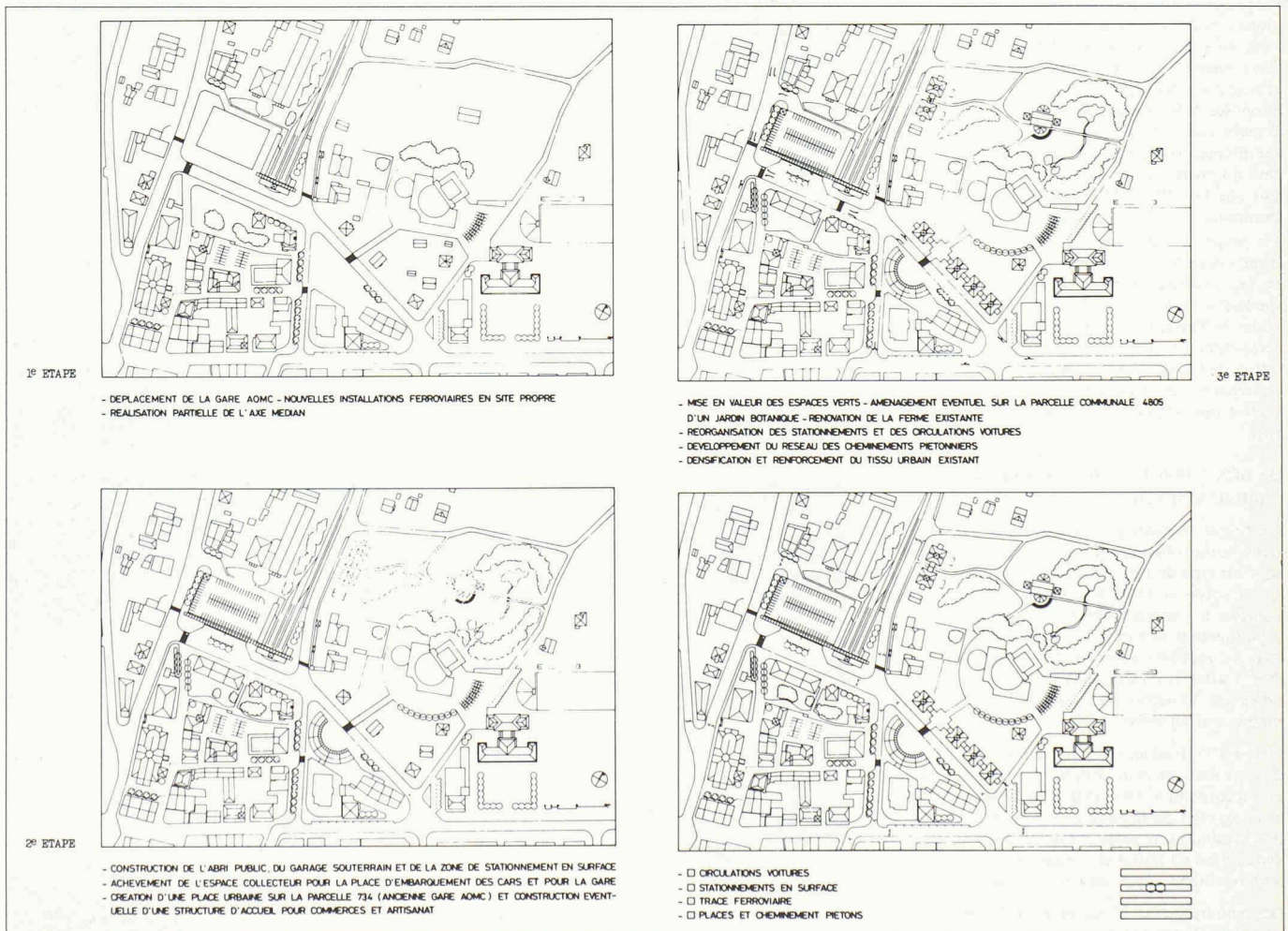
Plan de situation





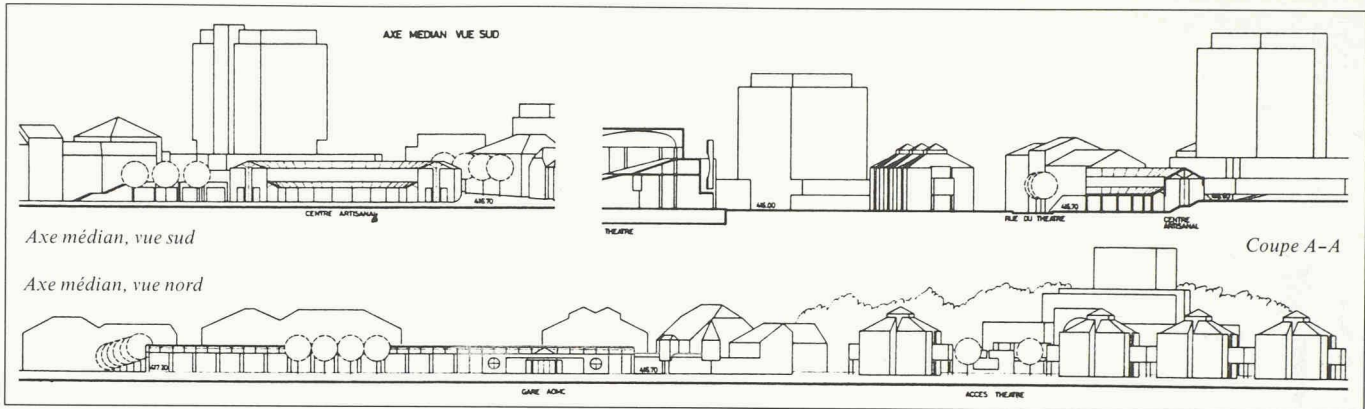


1<sup>er</sup> prix : aménagement des gares ferroviaire et routière.



1<sup>er</sup> prix : les étapes prévues pour la réalisation.





- du souci de développer un réseau de cheminement piétonnier assurant des liaisons attractives entre le centre et les quartier avoisinants.

La position stratégique du secteur considéré, la proximité immédiate de bâtiments présentant un caractère architectural affirmé, l'importance des interventions projetées dans le tissu urbain, font que cette étude doit déboucher sur des solutions permettant de redonner cohérence au quartier.

L'étude doit également permettre à la Municipalité d'avoir, à travers les projets qui seront remis, un éventail d'approches des problèmes qui se posent, aussi exhaustifs que possible. Il est essentiel que ce concours permette de régler d'une manière claire le pro-

blème du positionnement de la gare AOMC, positionnement laissé à la libre appréciation des concurrents. Enfin, et surtout, les projets présentés devront non seulement viser la restructuration du quartier mais également la revalorisation du site.

B. O.

1er prix (15 000 Fr. avec mandat pour la poursuite de l'étude): **Fonso Boschetti**

**Extrait du rapport du jury**

Le traitement des divers éléments du projet reflète une grande sensibilité en ce qui concerne l'échelle des bâtiments, leur expression architecturale ainsi que les parcours proposés. Le projet crée une série de volumes et d'espaces extérieurs intéressants sans porter atteinte au tissu existant. Les nouvelles constructions s'harmonisent avec le domaine bâti en place en rattrapant même ses défauts.

Le projet propose une organisation claire des circulations en raison de la consolidation de l'ensemble des fonctions transport aux abords immédiats de la future gare AOMC. L'implantation du terminal des bus au nord de l'axe médian et à proximité immédiate de la gare est considérée comme favorable.

Toutefois, l'aménagement de détail de ce terminal nécessitera une attention particulière de l'interface gare/ville grâce à deux axes: l'un prolongeant frontalement la gare en direction de la vieille ville, l'autre tangentiel incitant à des parcours vers l'ouest et vers l'est.

Avec des moyens modestes et réalistes, le projet répond de manière claire et convaincante à toutes les données du programme. Il permet une réalisation aisée par étapes. Toutes les opérations importantes se réalisent sur des terrains déjà propriété de la Commune ou en voie de l'être.

2e prix (9000 Fr.): **Christian Beck, Monthey**

Le projet se distingue par la richesse de ses propositions et par une utilisation maximale du sol, au sud, côté ville. Les façades sur l'Avenue de France et l'axe médian son très habilement traitées mais la transition et les rapports de masse entre la solution proposée et la vieille ville n'est pas résolue. Le traitement uniforme du parc autour du théâtre, bien qu'intéressant, ne répond pas aux objectifs de l'auteur du projet du théâtre. En outre le jury ne pense pas que la ville de Monthey puisse absorber sans dommages un projet d'une telle densité.

Ce projet se caractérise par un axe médian rectiligne s'écartant au maximum de la vieille ville. De ce fait la distance entre l'aboutissement de l'axe médian sur l'Avenue de France et le carrefour de la route de Morgins est la plus élevée de tous les projets soumis au jury. Ce projet offre une utilisation optimale des surfaces à disposition. La multitude et la richesse des intentions proposées semblent permettre une densification intéressante, à plus d'un titre.

3e prix (7000 Fr.): **John Chabbey et Michel Voillat, Martigny**

Ce projet se distingue par un traitement affirmé des volumes obéissant à leurs propres lois et établissant un type de relation choc avec le tissu urbain. Cette solution est intéressante pour les espaces compris à l'intérieur de la composition mais son rayonnement se limite à son périmètre en délaissant les rapports avec son environnement immédiat. L'affectation des surfaces et des volumes proposés est toutefois peu convaincante et parfois même contradictoire.

Grâce à l'introduction d'un double décrochement de l'axe médian, cette proposition originale permet un raccordement favorable avec l'Avenue de France et un effet de réduction de la vitesse de circulation. Toutefois, la proposition finale comprenant la destruction du buffet et l'instauration d'un axe médian rectiligne, supprime cet avantage.

On peut regretter le manque de liaison entre le complexe de la gare et le centre ville, interrompue par une zone de parking.

