

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 117 (1991)  
**Heft:** 21

## **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:** 13.03.2025

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

# Centre d'entretien de la RN5 – Halle d'expertise autos et

## Centre d'entretien de la RN5 : utilisations combinées en question à Neuchâtel

*Faites comme je dis, pas comme je fais !*

Le canton de Neuchâtel est-il en train de se distinguer en manquant une belle occasion de réaliser une utilisation combinée des surfaces affectées aux routes nationales? Les terrains constructibles sont-ils si nombreux sur le littoral neuchâtelois qu'ils permettent aux autorités de construire sur 56 000 m<sup>2</sup> un centre d'entretien de la RN5, une halle d'expertise autos et le garage de l'Etat alors qu'une autre solution permettant d'épargner ce terrain a été proposée?

Des élus du législatif cantonal se sont sérieusement interrogés à ce sujet. L'Exécutif, visiblement embarrassé, a quelque peu esquivé les questions. Mais la polémique couve...

A la suite du concours ouvert par l'Etat pour cette construction (voir ci-contre), c'est le 11 mars dernier que le patron des Travaux publics neuchâtelois, le conseiller d'Etat Jean Claude Jaggi, procédait à la remise des prix. Le jury, présidé par l'architecte cantonal Philippe Donner, a attribué le premier prix au projet «Highway» de l'architecte Jacques-Louis de Chambrier, de Colombier, et recommandait au maître de l'ouvrage de le retenir pour la réalisation.

Mais un autre projet, celui des architectes de Neuchâtel Robert Monnier, Laurent Geninasca, Jean Muller et Pierre-Emmanuel Schmid, faisait parler de lui en étant l'objet d'un achat d'une valeur identique au premier prix: il s'agit du projet intitulé «h.p. à FTW». Derrière ce nom synthétique et ce clin d'œil en «hommage posthume à Fritz Traugott Wahlen», la démarche de ces architectes était limpide: épargner les 56 000 m<sup>2</sup> de terrains retenus pour le concours (soit l'équivalent de 210 courts de tennis!) en projetant le complexe à quelques centaines de mètres de là, au cœur de l'échangeur de la future N5.

Le pari contenu dans «h.p. à FTW» est, selon les architectes, de «préserver les terres riches en tirant le meilleur parti de zones trop souvent délaissées, voire simplement ignorées. Les surfaces importantes comprises entre les rampes d'accès et de sortie des autoroutes en sont une parfaite illustration. Leur non-affectation entraîne une perte de surface considérable.»

L'autre raison ayant conduit les concepteurs à cet emplacement était de voir dans le centre d'entretien de la N5, la halle d'expertise autos et le garage de

l'Etat trois éléments destinés exclusivement à l'automobile et au trafic. D'où leur édification au cœur même de l'échangeur de la N5, en partant du principe que «le site routier peut être propre s'il gère et contient lui-même ses effets perturbateurs pour le voisinage». «Construire pour la voiture en combattant ses nuisances», telle est la délicate équation que le projet se proposait de résoudre. Il allait de soi qu'en projetant en dehors du site choisi, le bureau d'architectes Monnier sortait irrémédiablement du programme du concours. Mais comme l'idée contenue dans «h.p. à FTW» a séduit, certains en sont arrivés à se poser des questions sur la valeur même du programme. Et sans que personne songe même à remettre en question les indéniabiles qualités du projet «Highway» de Jacques-Louis de Chambrier, de premières réticences ont surgi. Réticences, il est vrai, que les membres du jury ont été les premiers à attiser en apportant comme on l'a vu ce commentaire au projet «h.p. à FTW»: «Cette philosophie – qui n'est pas nouvelle dans les concours d'architecture traitant du même objet – interpelle le jury sensible à ses arguments et qui souhaiterait qu'elle soit mieux reconnue. A cet effet, il attire l'attention des autorités fédérales et cantonales sur l'intérêt qu'il y aurait à développer ce thème à l'occasion de futurs concours ayant pour objet l'équipement et l'exploitation des autoroutes.»<sup>1</sup>

En d'autres termes: faites comme je dis, pas comme je fais!

Pour défendre sa position, le jury a notamment expliqué que la réalisation du complexe – ou plus précisément sa première étape avec le centre d'entretien de la RN5 – devrait être sous toit à fin 1992, voire début 1993, date de l'entrée en service de la traversée de Neuchâtel en tunnels. Le projet du bureau d'architectes Monnier qui prend place au cœur d'un tronçon de la RN5 qui ne verra pas le jour avant 1994 au mieux ne pouvait donc être pris en considération...

Mais ces arguments n'ont pas convaincu tout le monde. A commencer par le quotidien *chaux-de-fonnier L'Impartial* qui écrivait dès le lendemain de la proclamation des résultats: «Si le terrain de Boudry, dézonné depuis longtemps, est définitivement perdu pour l'agriculture, il ne l'est pas encore pour l'industrie. 56 000 m<sup>2</sup> permettraient de construire quelques usi-

nes créatrices d'emplois, la promotion économique n'oubliant jamais de nous rappeler la forte demande en la matière sur le littoral.

Les délais sont impératifs! Certes, mais qui dit que les plans choisis, mis à l'enquête publique, seront adoptés facilement; qui dit ensuite que le crédit de construction sera accepté et enfin, en cas d'acceptation, qui dit qu'il n'y aura pas référendum justifié par l'existence d'une alternative séduisante? Les précédents existent (...). La précipitation est toujours mauvaise conseillère lorsqu'il existe une faille à exploiter. 'Hommage posthume à Fritz Traugott Wahlen', titre du projet «dissident», c'est bien plus que de la graine d'utopie.»<sup>2</sup>

C'est également ce qu'ont dû penser des députés au Grand Conseil neuchâtelois qui interrogeaient le 27 mars en plénum le conseiller d'Etat Jean Claude Jaggi. Ce dernier s'est voulu rassurant, affirmant qu'il était encore possible de modifier cette implantation, que les Travaux publics allaient encore approfondir ces deux projets bien que «h.p. à FTW» ait notamment deux gros inconvénients: l'impossibilité de le réaliser par étapes et «un coût probable extrêmement élevé».

Pour ce qui est de l'impossibilité de réaliser «h.p. à FTW» par étapes, elle ne fait aucun doute. Mais ce que le conseiller d'Etat oubliera de rappeler ce jour-là, c'est le commentaire du jury à propos de «Highway»: «La qualité de ce projet encourage une réalisation globale».

Ce début de polémique n'aurait guère d'intérêt si elle n'était intervenue au moment où les offices fédéraux des routes et de l'aménagement du territoire publiaient conjointement «Mettre l'aménagement en route: 10 thèses pour une utilisation combinée des surfaces affectées aux routes nationales»<sup>3</sup>. Présenté à la presse en mars dernier, ce document explique que dans l'actuel contexte de pénurie de terrains à bâtir, il s'avère de plus en plus important d'utiliser rationnellement le sol. Aussi pourquoi ne pas faire des surfaces résiduelles situées en surplomb ou en contrebas des routes nationales des lieux ouverts à des usages divers? Ces réflexions ont conduit à l'idée de ce qu'il a été convenu d'appeler «utilisation combinée des surfaces affectées aux routes nationales», soit une forme d'aménagement qui contribue à l'utilisation mesurée du sol.

# garage de l'Etat à Boudry (NE)

Forte de ce principe, l'une des thèses développées dans le document précise que dans l'optique d'une occupation rationnelle du sol, il faut promouvoir l'utilisation combinée des surfaces affectées aux routes nationales pour autant que, du point de vue technique de la circulation, rien ne s'oppose à sa réalisation, qu'elle contribue au développement souhaité de l'organisation du territoire et qu'elle satisfait aux exigences de la protection de l'environnement.

A cet égard, cette thèse reprend le principe contenu à l'article 5 de la Loi fédérale sur les routes nationales qui définit comme «intérêts importants» l'utilisation économique du sol, l'aménagement national ainsi que la protection des eaux, de la nature et des sites. Mais les recommandations de Berne vont plus loin concernant les réalisations pilotes: «tant que faire se peut, les possibilités d'utilisation combinée devraient être mises à profit pour des constructions et institutions publiques qui serviraient alors d'exemples pour illustrer ce qui peut se faire dans ce domaine.»<sup>4</sup>

Comme le centre d'entretien de la RN5 projeté à Boudry sera l'objet de subventions fédérales, on peut d'ores et déjà imaginer que la Confédération suivra très attentivement le dossier. Et à Berne, on se souviendra probablement de la thèse 10 du document qui précise que «la Confédération, les cantons et les communes s'efforcent de soutenir sur le plan économique la concrétisation d'utilisations combinées». Et qui explique ensuite que «l'expérience a montré que l'économie de voirie faite sur le prix des terrains permet de compenser les coûts supplémentaires liés à la localisation». Et le rôle des cantons dans tout cela? Il n'est pas mince puisque Berne leur demande notamment «d'examiner les possibilités d'utilisations combinées et de les encourager; de les intégrer à la planification routière cantonale; de réaliser leurs propres constructions et installations sous forme d'utilisations combinées».

<sup>1</sup> Concours de projet centre d'entretien N5, halle d'expertise autos et garage de l'Etat, Rapport du jury, février 1991.

<sup>2</sup> *L'Impartial*, 12 mars 1991.

<sup>3</sup> «Mettre l'aménagement en route», Office fédéral des routes et Office fédéral de l'aménagement du territoire, Berne, mars 1991.

<sup>4</sup> Loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960.

L'Etat de Neuchâtel n'a-t-il pas pris en compte ces principes? Serait-il en train de manquer une belle occasion de réaliser une utilisation combinée? Beaucoup d'éléments portent à le croire, d'autant que le conseiller d'Etat Jaggi a récemment annoncé que le projet «h. p. à FTW» était définitivement écarté. Les raisons? Intégration paysagère difficile, impossibilité de réaliser en plusieurs étapes, problème pour le trafic nord-sud et projet très coûteux. Autant d'éléments pour lesquels aucune argumentation solide n'a encore été donnée et qui laissent croire à certains que les études promises en plénum n'ont pas été très poussées. De là à penser que ceux qui n'étaient déjà pas convaincus avant cette décision abrupte le sont encore moins aujourd'hui, il n'y a qu'un pas facile à franchir. Et la polémique sur le centre d'entretien de la RN5 pourrait bien ne faire que commencer...

*Thomas Lenoir*

## Résultats

L'Etat de Neuchâtel, représenté par le Département des travaux publics en collaboration avec l'Office fédéral des routes, a ouvert un concours de projets pour la réalisation d'un centre d'entretien de la RN5, d'une halle d'expertise autos et d'un garage de l'Etat à Boudry.

Ce concours public était ouvert aux architectes neuchâtelois ou domiciliés dans le canton, inscrits au Registre neuchâtelois des architectes avant le 1<sup>er</sup> janvier 1990.

En outre, cinq bureaux ont été invités à participer au concours:

- Architrave SA, Delémont
- Pascal Macheret, Fribourg
- Renzo Molina, Bellinzona
- Tschumi + Benoit SA, Bienne
- Jean-Jacques Tschumi, Genève.

## Jury

MM. Philippe Donner, architecte cantonal, Etat de Neuchâtel, président; Jean-Jacques de Montmollin, ingénieur cantonal, Etat de Neuchâtel, vice-président; François Beljean, chef du Service des automobiles et de la navigation, Etat de Neuchâtel; Emmanuel Cattani, architecte EPFL/SIA, Paris; Ami Delaloye, architecte EPFL/SIA, Martigny; Philippe Joye, architecte EPFZ/SIA, Genève; Ulrich Schlup, ingénieur, chef de section à l'Office fédéral des routes, Berne.

Suppléants: MM. Jean Brocard, ingénieur, chef de l'Office de construction de la RN5, Etat de Neuchâtel; Daniel Kissling, chef du service technique communal de Boudry. Experts: MM. Léandre Schmied, voyer chef, Service des ponts et chaussées, Etat

de Neuchâtel; Bernard Viennet, chef de la Section technique du Service des automobiles, Etat de Neuchâtel; Heinz Hirt, chef du garage de l'Etat de Neuchâtel. Secrétariat: M<sup>me</sup> Renée Etienne, Marin.

## Programme

### *Centre d'entretien de la RN5*

Un centre d'entretien pour la route nationale 5 s'est révélé nécessaire en 1972, en même temps que le Conseil fédéral décidait le classement de la N5 en territoire neuchâtelois dans la catégorie des routes nationales de 2<sup>e</sup> classe. La viabilité d'une artère de ce type, de surcroît entièrement nouvelle puisque en site propre, implique des moyens particuliers et, notamment, un important parc de véhicules et d'engins. Pour abriter et surtout entretenir un tel parc, la construction d'un centre ad hoc s'impose.

L'occasion a été saisie d'y intégrer deux éléments complémentaires: la halle d'expertise autos et le garage de l'Etat.

### *Site choisi*

Anticipant les futurs besoins dus au reclassement de la N5, le Service des ponts et chaussées a saisi toute occasion de se rendre acquéreur de terrains de bonnes dimensions, situés suffisamment près du futur tracé de la N5. C'est ainsi qu'en 1973 a été acquis le terrain permettant l'accès au centre d'entretien et, en 1974, la surface principale de près de 4 ha où doit s'implanter l'ensemble des bâtiments.

Bien que relativement excentré par rapport au centre de gravité des chaussées à entretenir, l'emplacement prévu est très satisfaisant, compte tenu de la proximité de l'autoroute et de la jonction complète qui y donne accès. De plus, c'est le seul emplacement encore disponible qui permette de regrouper toutes les activités techniques mentionnées et de recevoir tant les aires de manœuvre des véhicules du centre d'entretien que la piste d'essais nécessaire aux expertises effectuées par le Service des automobiles.

### *Objectifs*

Les trois entités distinctes faisant l'objet du concours sont:

- le centre d'entretien de la RN5
- la halle d'expertise autos
- le garage de l'Etat.

La situation du centre d'entretien, en limite du village de Boudry, demande de la part des concurrents un soin particulier dans le traitement architectural de cet ensemble, en particulier des toitures, visibles de très loin.

L'organisateur souhaite une occupation du terrain qui permette d'éventuelles extensions de l'une ou l'autre entité.

Les trois objets, regroupant des activités techniques et recevant tant les aires de manœuvre des véhicules du centre d'entretien que la piste d'essais nécessaire aux

expertises effectuées par le Service des automobiles, doivent fonctionner de manière organiquement indépendante, en particulier la halle d'expertise.

### Projets primés

**1<sup>er</sup> rang - 1<sup>er</sup> prix. Projet n° 10 HIGHWAY**  
Auteurs: Jacques-Louis de Chambrier, Colombier, architecte EPFZ et Jean-Louis Rivier, architecte EPFZ.

**2<sup>e</sup> rang - 2<sup>e</sup> prix. Projet n° 1 QUATRRAIN**  
Auteurs: Tchumi et Benoît SA, Bienne, architectes FAS/SIA.  
Collaborateur: Pascal Burri, architecte ETS.  
Consultant: Natterer SA Bois Consult, Etoy.

**3<sup>e</sup> rang - 3<sup>e</sup> prix. Projet n° 6 TRAFIC**  
Auteurs: Pierre et Alain Meystre, Neuchâtel, architectes EPFL/SIA.  
Collaborateurs: Serge Gard, architecte SIA; Schindelholz + Dénériaz ing. civil SA - Jacques Bovet; Geimesa SA CVSE, M. Audergon.

**4<sup>e</sup> rang - 4<sup>e</sup> prix. Projet n° 2 TROIS DEMI-LUNES**  
Auteur: Pierre Debrot, Neuchâtel, architecte urbaniste SIA/EPFL.

Collaborateurs: Philippe Gossin, architecte EPFL; Marc Bertschi, architecte EPFL.

**5<sup>e</sup> rang - 5<sup>e</sup> prix. Projet n° 22 VUE SUR COUR**

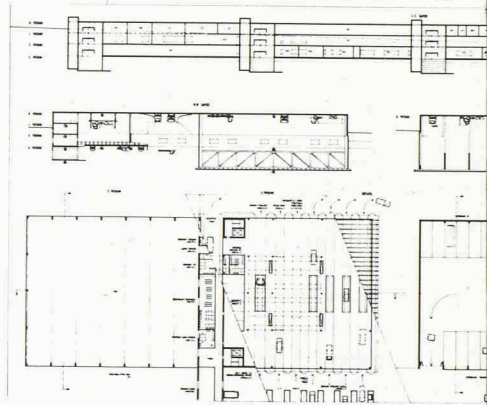
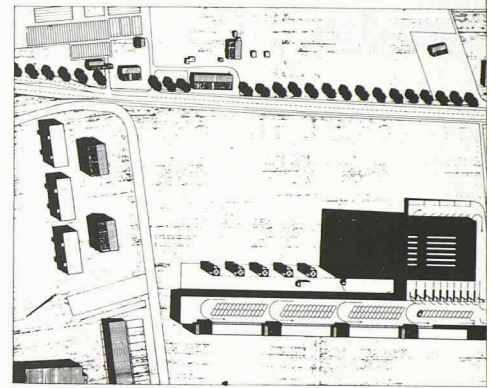
Auteurs: Claude Morel, architecte FAS/SIA, Genève; SRA-Morel & Kössler.  
Collaboratrice: Monika Hungerbuhler, stagiaire.  
Consultants: Zimmermann & Schutzle SA, ing. civils; Trafitec SA.

**6<sup>e</sup> rang - 6<sup>e</sup> prix. Projet n° 5 BIPLAN**

Auteur: Architrave SA, Delémont.  
Collaborateurs: Henri Robert-Charrue, architecte FAS/SIA; Gérard Wuthrich, architecte; Aurèle Calpe, architecte ETS.

**Achat. Projet n° 27 h.p. à FTW**

Auteurs: Bureau Robert Monnier, Neuchâtel; Robert Monnier, architecte EPFL/SIA/FAS; Jean Muller, architecte DPLG; Pierre-Emmanuel Schmid, architecte EPFZ; Laurent Geninasca, architecte EPFZ/SIA.  
Conseiller: Pierre Gorgé, ing. civil EPFZ/SIA.



## Projet N° 10 «Highway»

**Auteurs: J.-L. de Chambrier, J.-L. Rivier**

«Highway» se range parmi les projets enterrés où le complexe est implanté de manière linéaire, suivant la direction générale du site. Le parti pris est de le faire disparaître autant que possible dans le terrain.

«Le résultat urbanistique est intéressant par l'intégration en une seule entité de tous les éléments du programme. La qualité de ce projet encourage une réalisation globale.

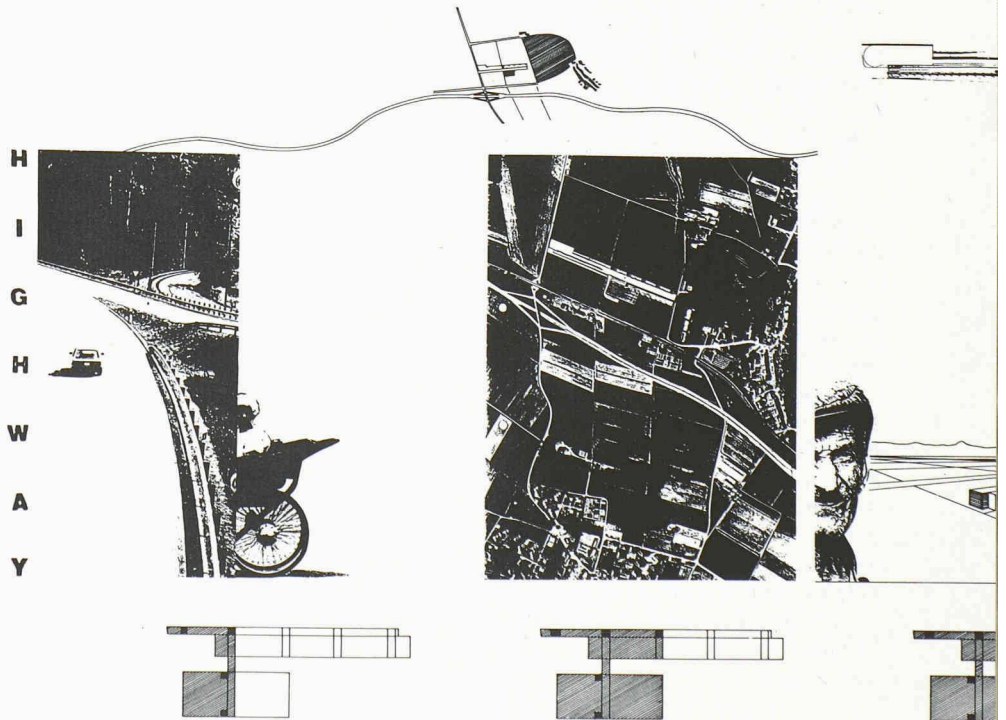
Le projet s'inscrit bien dans le site. Les façades du garage et de la halle d'expertise sont de bonne facture industrielle; en revanche, il faut faire une réserve sur le traitement des ouvertures du mur nord-ouest.

Le choix de l'implantation laisse une marge de terrain dont la gestion devra être assurée par le maître de l'ouvrage. Les circulations sont faciles grâce à deux accès séparés dès l'entrée sur le site.

On se trouve en face d'un projet d'une écriture architecturale à la fois sobre et industrielle, qui exploite habilement la différence de niveau entre l'accès à la sortie de l'autoroute et la limite nord-est du terrain. Très économe en matière de terrain, il s'inscrit bien dans la trame parcellaire agricole.»

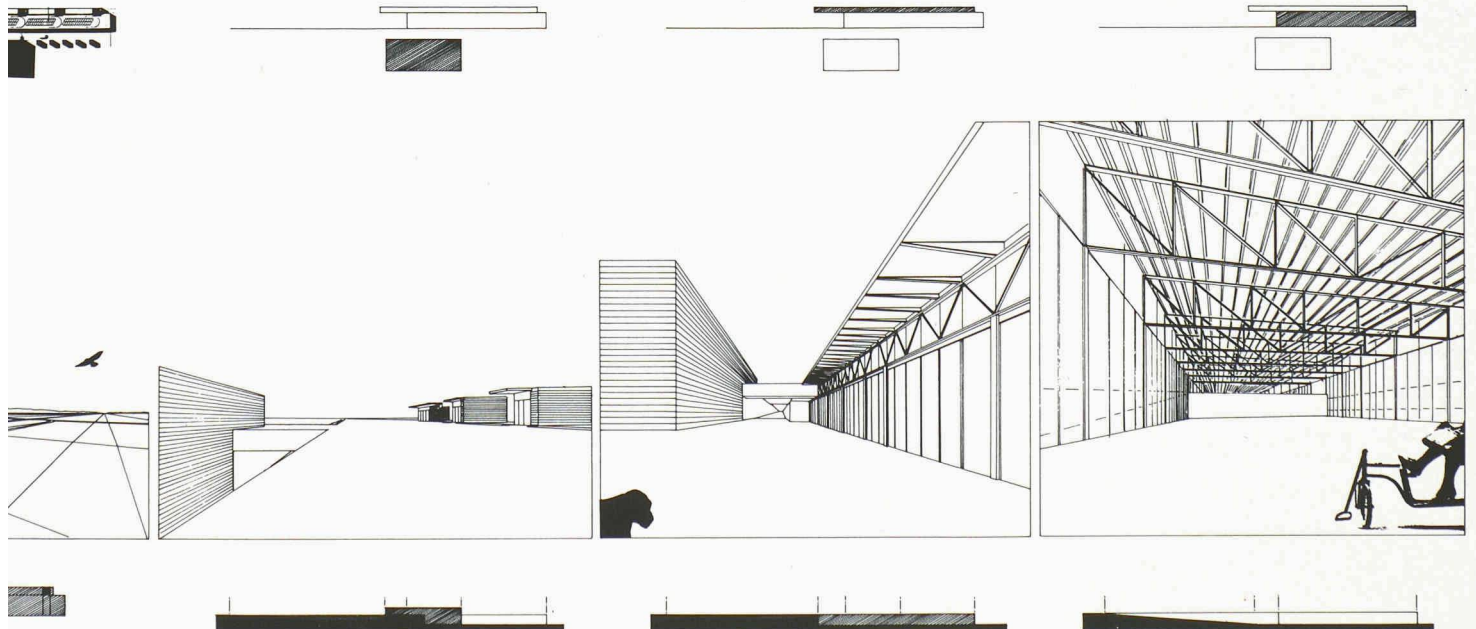
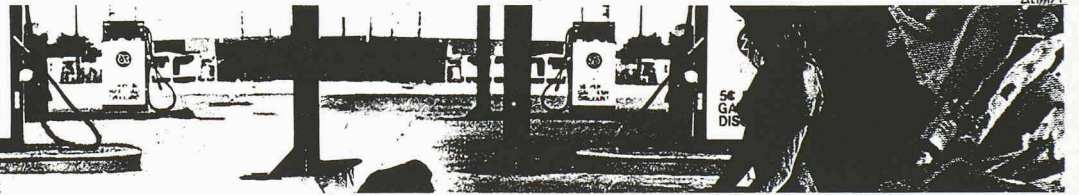
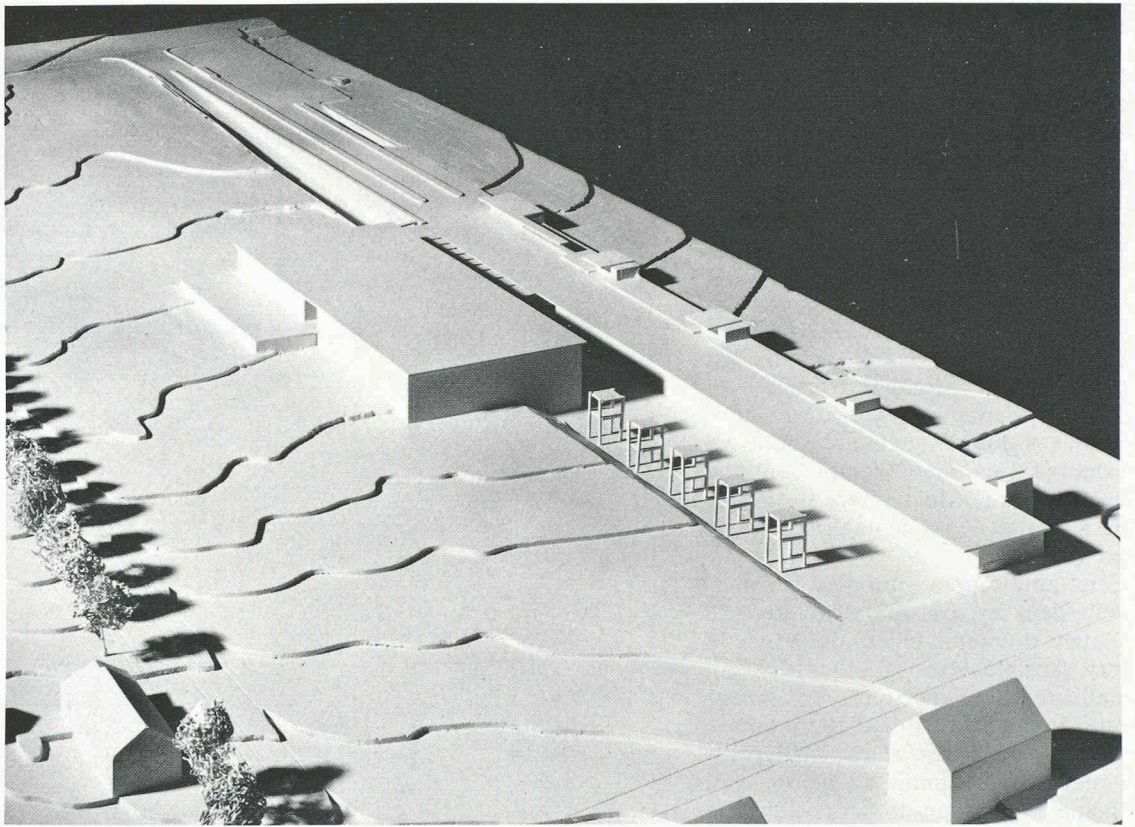
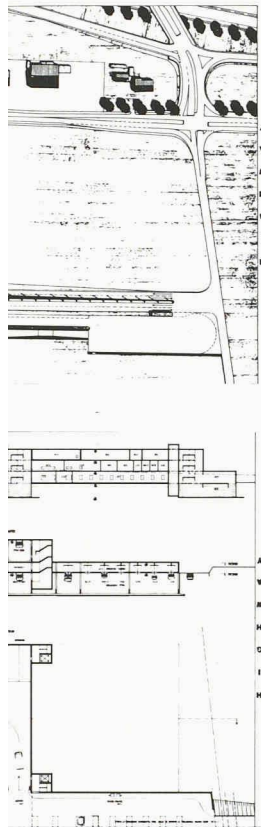
*Extraits du rapport du jury*

CONCOURS CENTRE ENTRETIEN RMS - HALLE EXPERTISES - GARAGE DE L'ETAT/BOUDRY



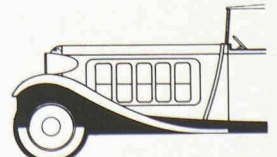
**THEME**  
LE SYSTEME TOUJOURS PLUS DENSE DES VOIES DE COMMUNICATIONS ET LA DIMENSION DES OUVRAGES ROUTIERS ONT UN IMPACT MAJEUR SUR LE PAYSAGE CONTEMPORAIN. PLUS QUE L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE LE SYSTEME ROUTIER SE PLEIE ET TRANSFORME A LA FOIS L'ENVIRONNEMENT. BRANCHE SUR LE RESEAU DE LA NS LE PROJET EXPLOITE LA BEAUTE DE CETTE RENCONTRE DU NATUREL ET DE L'ARTIFICIEL, DE L'IMMOBILE ET DU TRANSITOIRE. L'ARCHITECTE SE SERAIT ALORS DU LANGAGE DE L'INGENIEUR ET TRAVAILLE LES BATIMENTS ET LE TERRAIN COMME DES OUVRAGES D'ART.

**IMPLANTATION**  
LE PROJET S'INSCRIT DANS LA TRAME PARCELLAIRE AGRICOLE FORMEE DE SURFACES LONGILIGNES DE LARGEUR ET DE COULEUR VARIABLE SELON LES CULTURES ET LES SAISONS. LES DIFFERENTES PARTIES DU COMPLEXE S'ORGANISENT LE LONG D'UN AXE BRANCHE SUR LA SORTIE DE L'AUTOROUTE ET PERMETTANT AINSI L'ACCES LE PLUS RATIONNEL. L'ORIENTATION DE L'ENSEMBLE DONNE UN DEGAGEMENT MAXIMUM AUX HABITATIONS DE BOUDRY.



**DISPOSITION**  
 LE PROJET EXPLOITE LA DIFFERENCE DE NIVEAU ENTRE L'ACCES A LA SORTIE DE L'AUTOSTRADA ET LA LIMITE NORD-EST DU TERRAIN. AU NIVEAU SUPERIEUR SE TROUVENT LA HALLE D'EXPERTISES AVEC ARRIVEE DU PUBLIC ET LES PARKINGS. LE NIVEAU INFERIEUR RECOIT LE CENTRE D'ENTRETIEN ET LE GARAGE DE L'ETAT. LES COUCHES LONGITUDINALES DU PROJET REGROUPENT LES FONCTIONS DE CARACTERE SEMBLABLE:  
 - SERVICES, BUREAUX, MATERIEL, EN TROIS NIVEAUX COTE SUD  
 - GRANDS ATELIERS ET GARAGES AVEC ACCES PERPENDICULAIRE  
 - VOIE DE CIRCULATION CENTRALE  
 - GRANDS HALLES AVEC CIRCULATIONS TRANSVERSALES OU PARKING PERPENDICULAIRE  
 LE REGROUPEMENT ET LA DISPOSITION LINEAIRE CONDENSENT LE PROJET ET EVITENT LA DISPERSION SUR LES GRANDS ESPACES AGRICOLES. L'ENSEMBLE PEUT SE DEVELOPPER PAR ETAPES D'OUEST EN EST.

**MATERIAUX**  
 COTE SUD LES SERVICES, DE PETITE ECHELLE, SONT CONTENUS DANS UN VOLUME LINEAIRE EN BETON SUR ECHELLES. S'APPUIENT LES CONSTRUCTIONS PLUS VASTES ET LEGERES DES ATELIERS ET DES HALLES. CELLES-CI MENAGENT LES GRANDES PORTES ET LA LUMIERE. LES FACADES ENTIEREMENT VITREES DES GRANDES HALLES ABRITENT DE L'EBLOUISSEMENT PAR UNE STRUCTURE EXTERIEURE FAITE DE FINES LAMELLES HORIZONTALES. LE BETON DU MUR NORD-OUEST ET LES SUBSTRUCTURES JOUENT AVEC LE TERRAIN, S'Y PLIENT ET S'Y ACCROISSENT. LE METAL ET LE VERRE DES SUPER-STRUCTURES S'APPUIENT LEGEREMENT SUR LE TERRAIN ET LES SOUBASSEMENTS: LES TRANSPARENTS, LES REFLETS ET LA STRIURE HORIZONTALE VIVENT DE LA LUMIERE ET DE LA MOBILITE DE L'ESPACE.



## Projet N° 27 «h.p. à FTW»

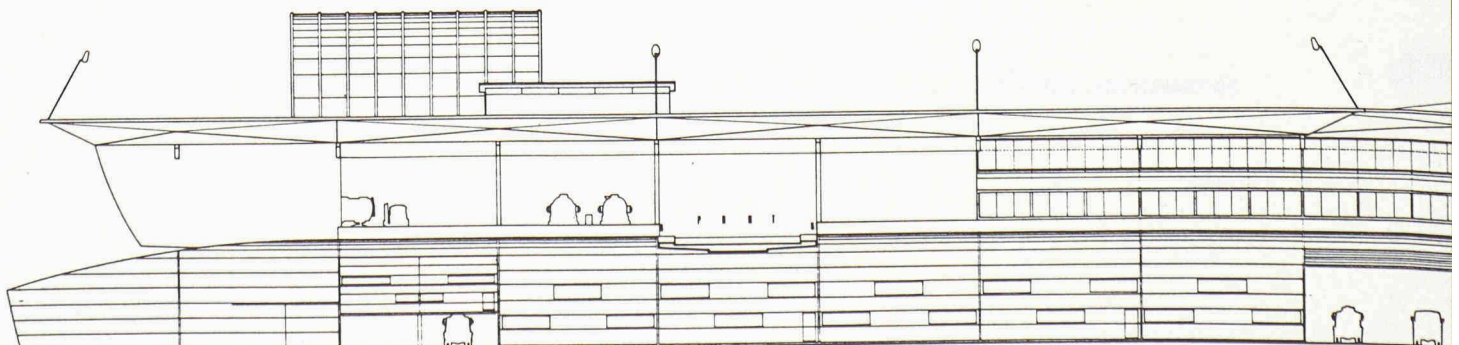
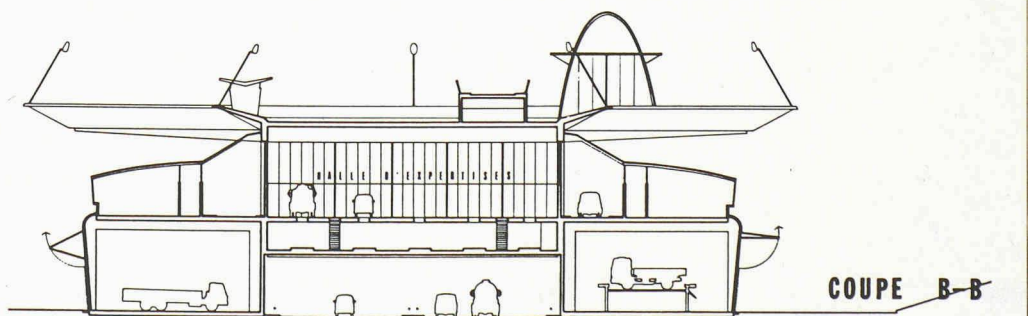
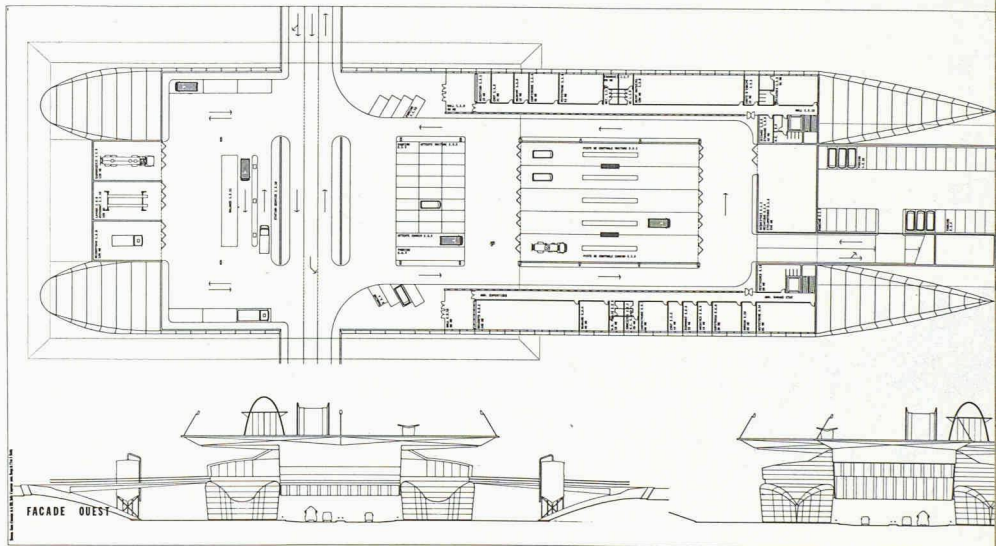
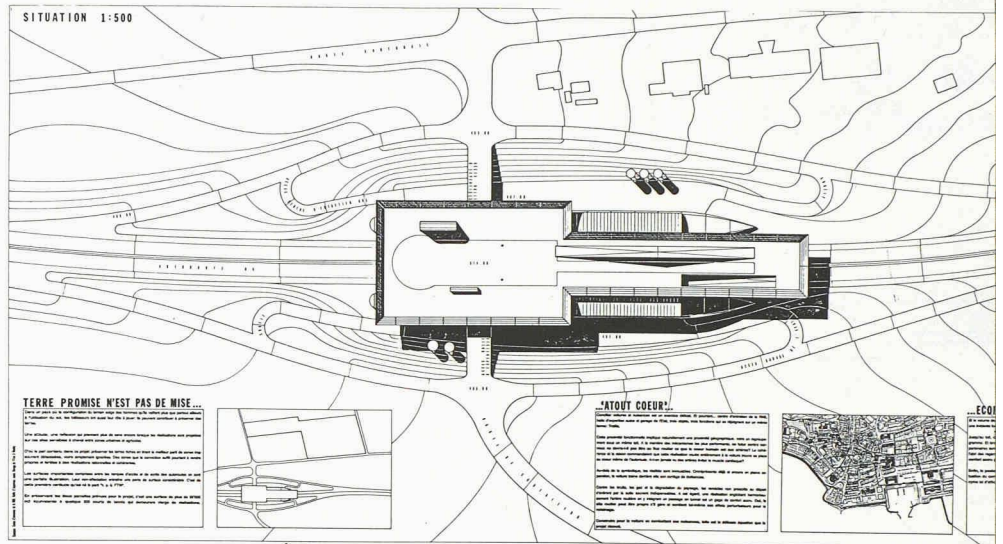
**Auteurs : Bureau R. Monnier**

«L'auteur du projet précise le sens de sa démarche : il veut que «le site routier soit propre, gère et contienne ses effets perturbateurs pour le voisinage». Fidèle à ce principe, il choisit de réaliser le programme du concours sur le tracé de l'autoroute, à l'endroit de la jonction de Boudry. Il se place ainsi délibérément hors du périmètre choisi par les organisateurs du concours. Au terme de cette démarche, il propose un projet totalement intégré au site autoroutier et dont la qualité plastique est évidente. Ce projet magnifie le mythe de la voiture et lui confère ses lettres de noblesse. Est-il écologiste ou anti-écologiste ?

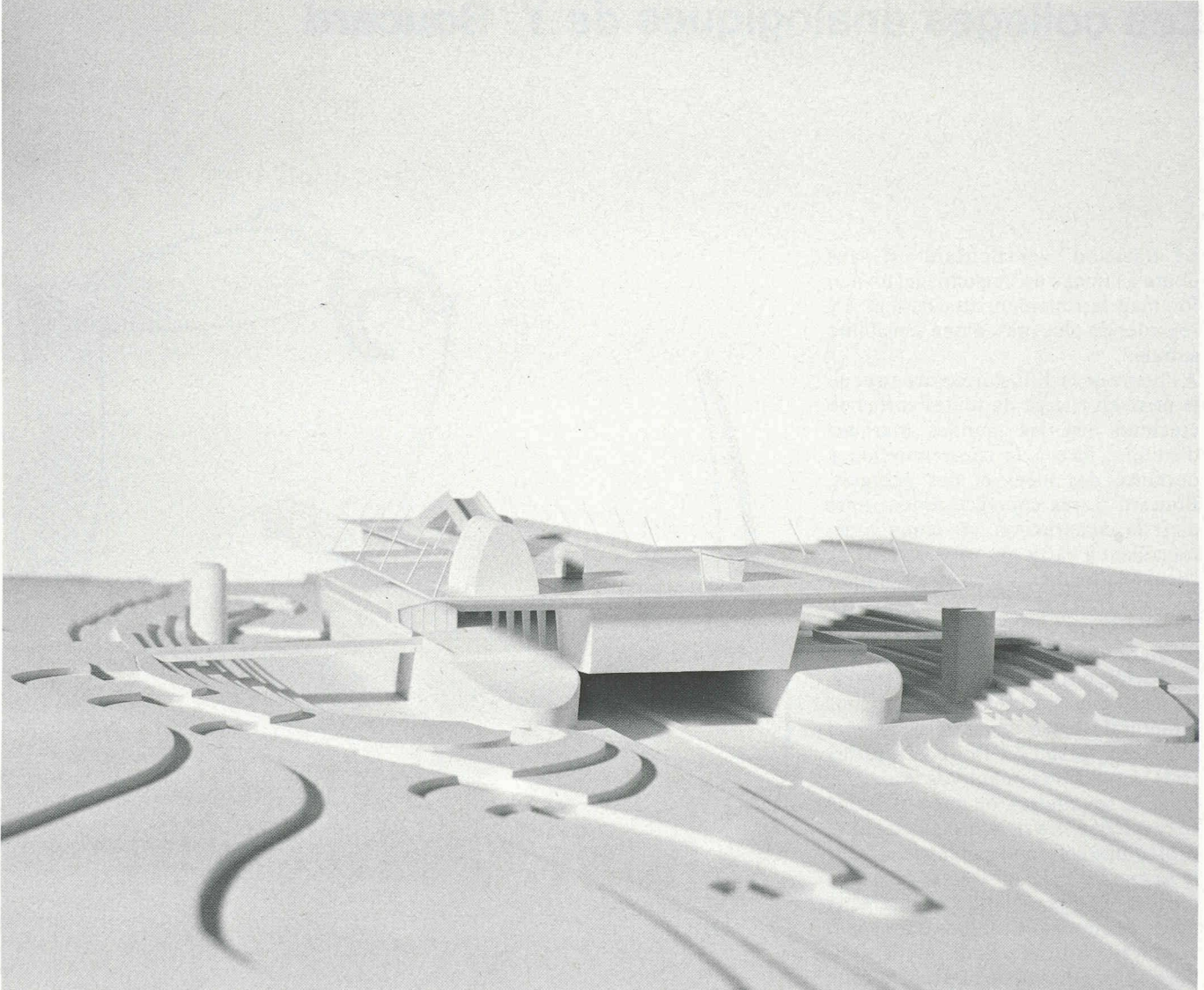
Cette philosophie - qui n'est pas nouvelle dans les concours d'architecture traitant du même objet - interpelle le jury sensible à ses arguments et qui souhaiterait qu'elle soit mieux reconnue. A cet effet, il attire l'attention des autorités fédérales et cantonales sur l'intérêt qu'il y aurait à développer ce thème à l'occasion de futurs concours ayant pour objet l'équipement et l'exploitation des autoroutes.

Quant au site proposé, le jury ne peut ignorer que le tracé de la RN5 n'est pas encore déterminé en cet endroit et que les procédures auxquelles il est soumis repousseraient de plusieurs années la réalisation du centre d'entretien. Mais l'utopie est le moteur du progrès (voir 700<sup>e</sup> anniversaire...). Ce projet exprime une entité architecturale très forte qui impose une réalisation d'un seul tenant. La clarté du projet n'est pas toujours suivie par une fonctionnalité au-dessus de tout soupçon : des problèmes de rayon de braquage existent au niveau de la piste d'essais; l'idée d'aligner sur plus de 140 m une douzaine de portes donnant soit sur le centre d'entretien, soit sur le garage de l'Etat, procède d'une conception dépassée de la manière de travailler dans ces deux entités. Au niveau de la circulation intercommunale, l'idée de mélanger les accès aux halles d'expertise et à la route de Cortailod est conviviale, mais pas réaliste.»

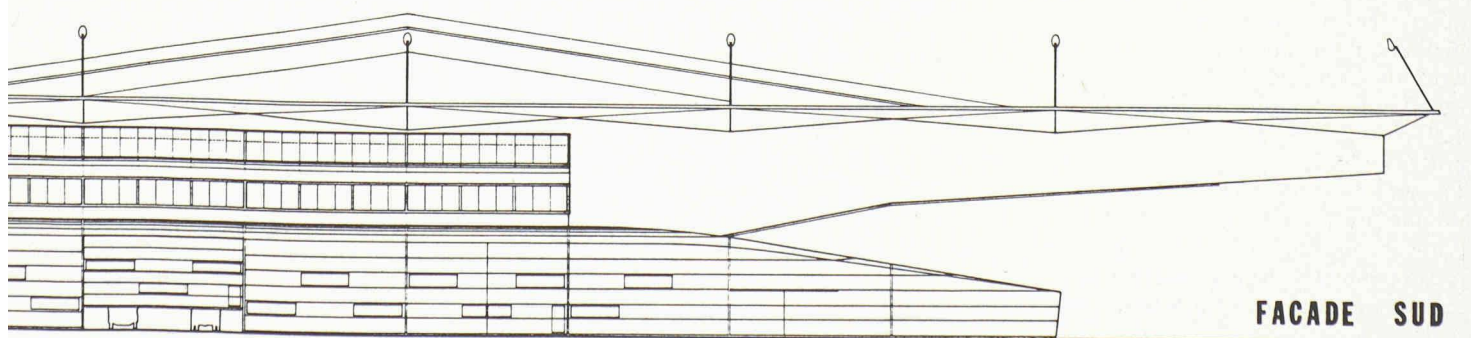
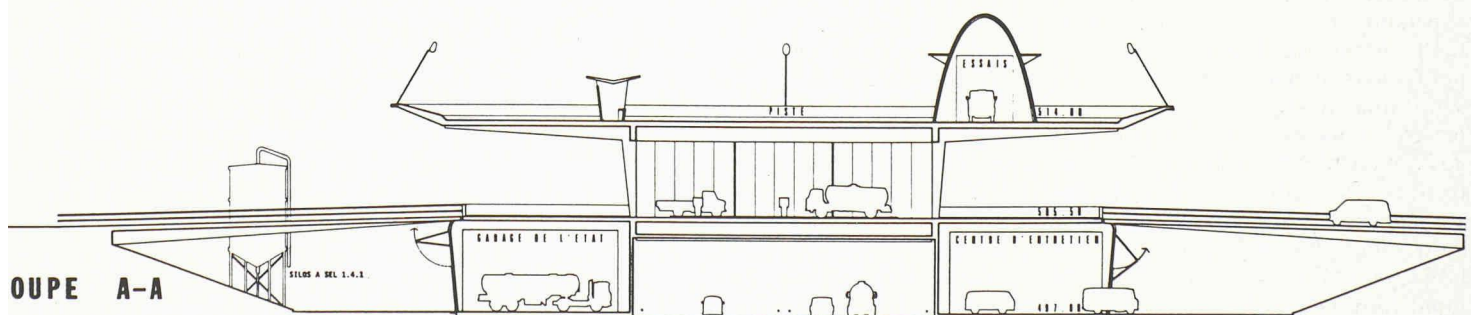
*Extraits du rapport du jury*



h.p.à FTW  
 117 092 m<sup>2</sup>



h.p.à FTW  
 PONT  
 EST



FACADE SUD