Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **34 (1908)**

Heft 12

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

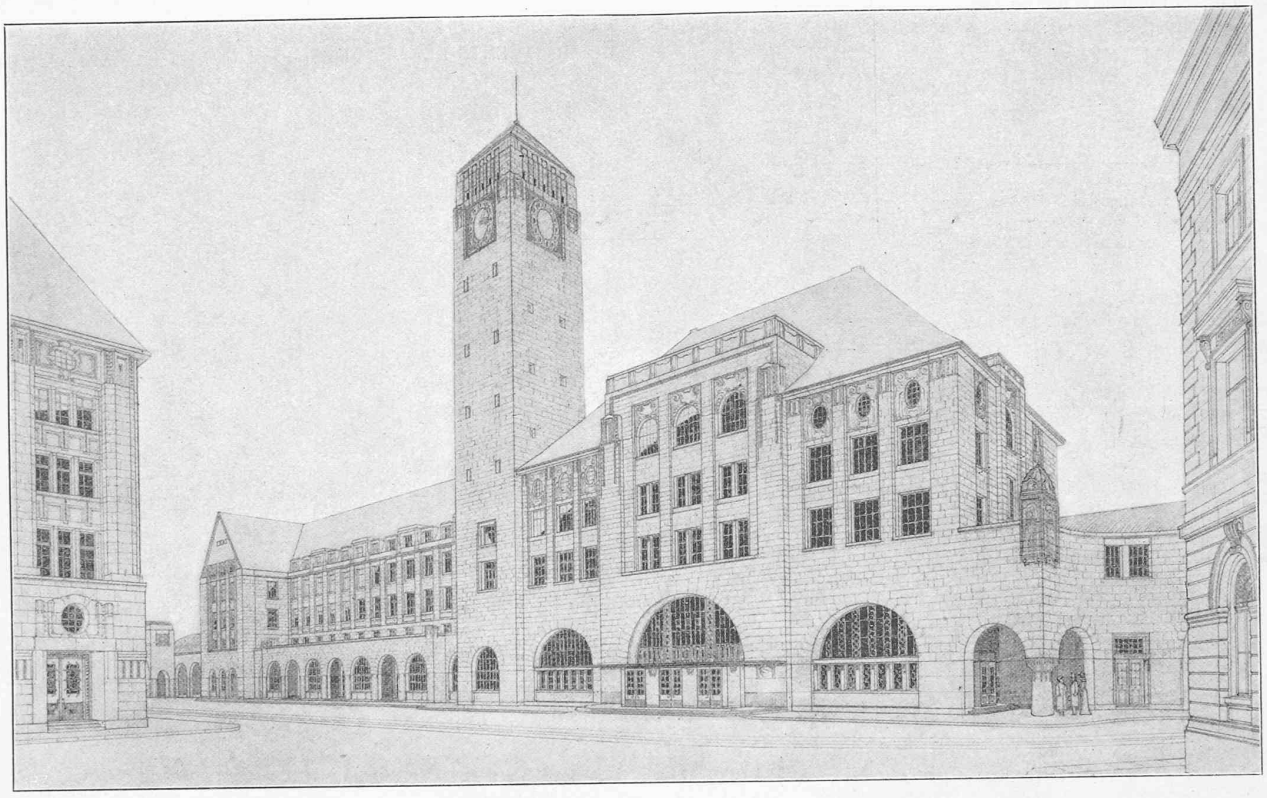
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

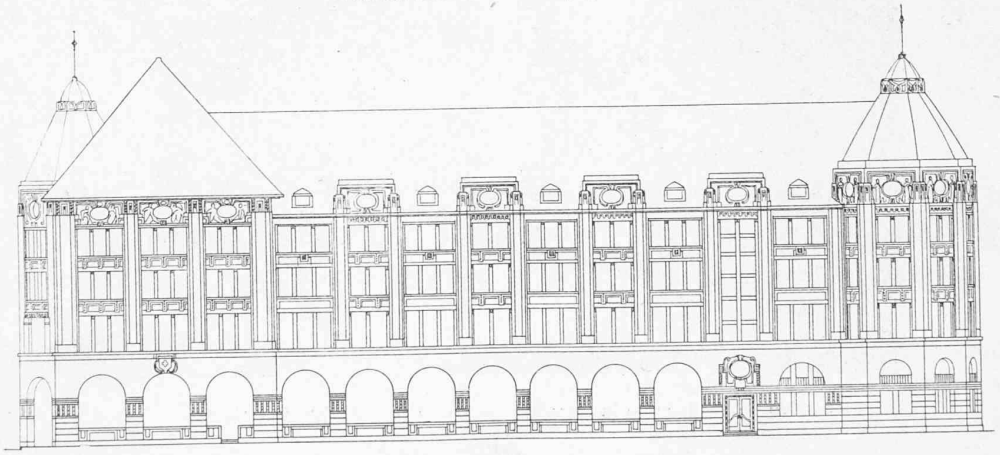
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CONCOURS DE PROJETS D'ENSEMBLE DES BATIMENTS DE LA NOUVELLE PLACE DE LA GARE, A ST-GALL.



Vue du bâtiment aux voyageurs.



Clichés de la « *Schweizerische Bauzeitung* ».

Façade Nord-Ouest du bâtiment des postes. — 1 : 600.

IIe prix ex æquo : Projet « Campanile », de MM. Pfleghard et Hæfeli, architectes, à Zurich.

CONCOURS

Rapport du jury sur le résultat du concours des projets d'ensemble des bâtiments à construire sur la nouvelle place de la gare, à St-Gall.

Le jury a procédé à l'examen des plans les 13 et 14 avril 1908. 25 projets ont été présentés, savoir :

Nos 1. *Bon voyage.* — 2. *Lumière.* — 3. *Campanile.* — 4. *N-E.* — 5. *Place.* — 6. *Moderne.* — 7. *Irabach.* — 8. *Hadwig I.* — 9. *Saint-Gall avec variantes.* — 10. *Hermes I et II.* — 11. *Ainsi.* — 12. *Suisse orientale.* — 13. *Au dernier instant.* — 14. *Air et Lumière.* — 15. *Trafic.* — 16. *Hadwig II.* — 17. *Pratique.* — 18. *Deux cercles peints en rouge.* — 19. *Express.* — 20. *Rationnel.* — 21. *Ricken.* — 22. *Sans billet de retour.* — 23. *Norme.* — 24. *Cercle peint en rouge.* — 25. *Agrandissement.*

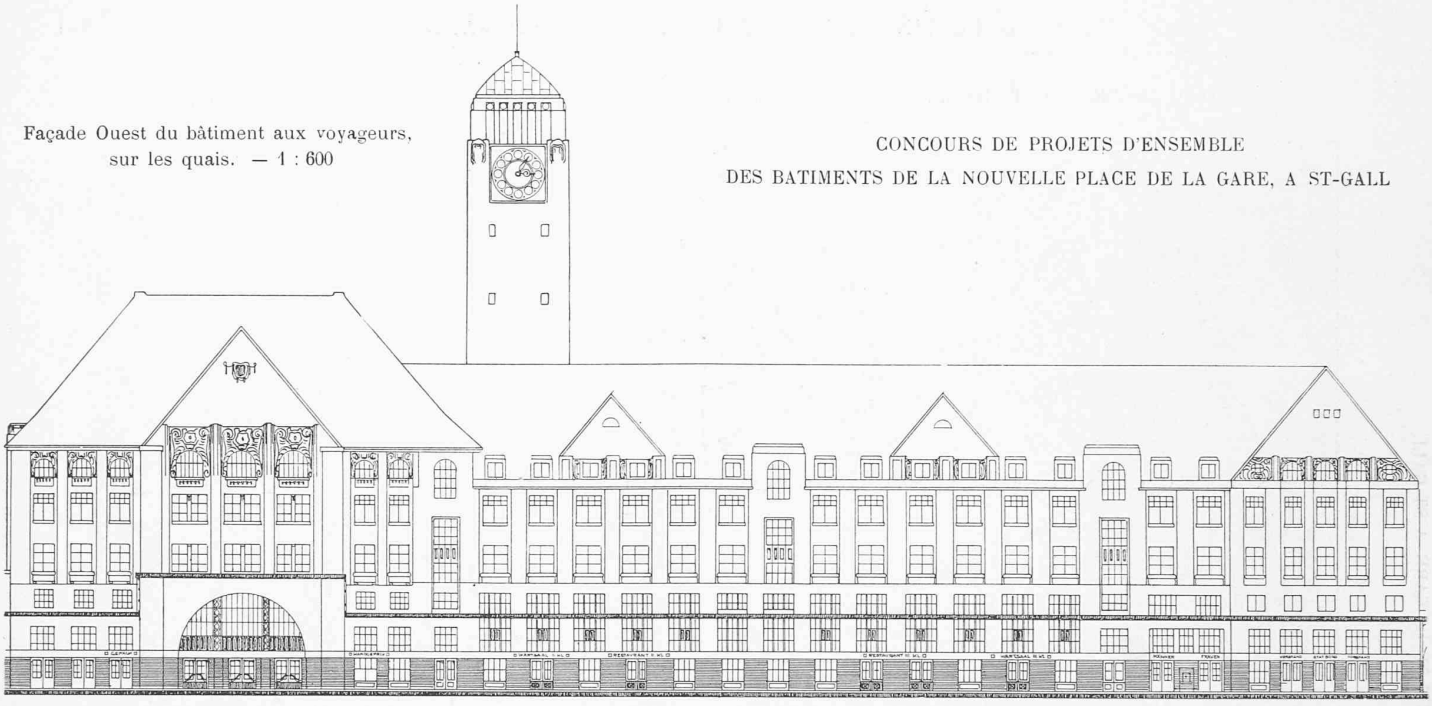
On peut classer ces projets en trois catégories :

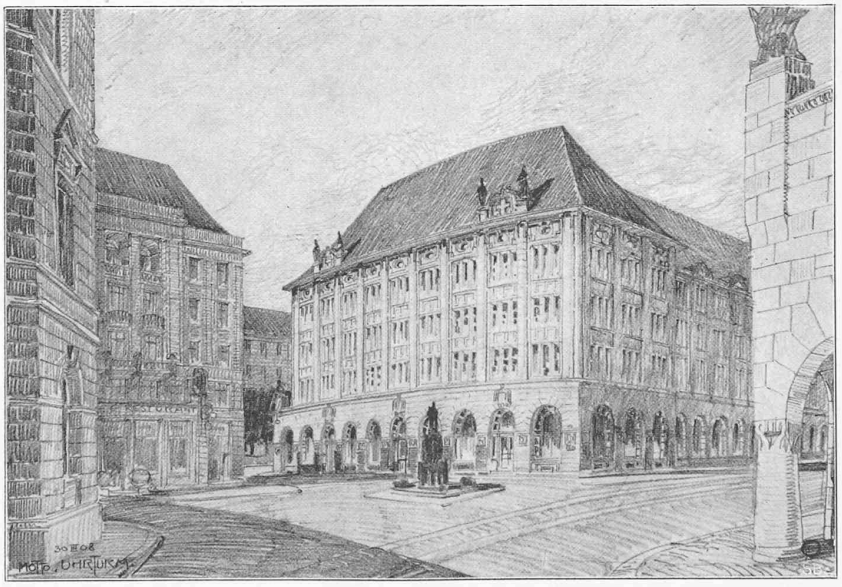
a) Projets dont les plans de distribution sont conformes au programme de construction, sans modifier la situation adoptée pour les bâtiments ;

b) Projets présentant de légères modifications aux plans de distribution ainsi qu'à la position des bâtiments ;

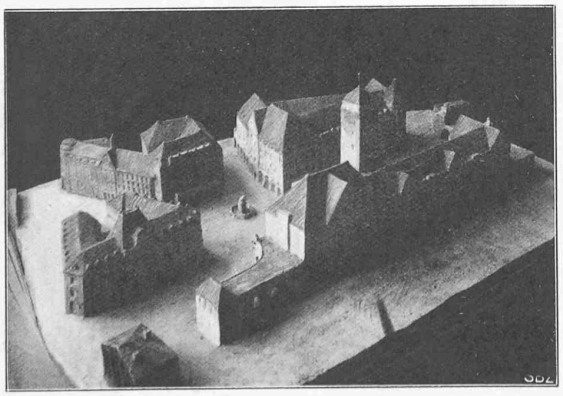
Façade Ouest du bâtiment aux voyageurs, sur les quais. — 1 : 600

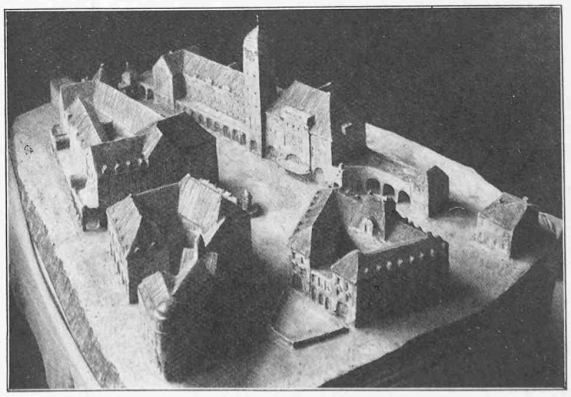
CONCOURS DE PROJETS D'ENSEMBLE
DES BATIMENTS DE LA NOUVELLE PLACE DE LA GARE, A ST-GALL





Vue de la place de la Gare avec le bâtiment des postes (variante).



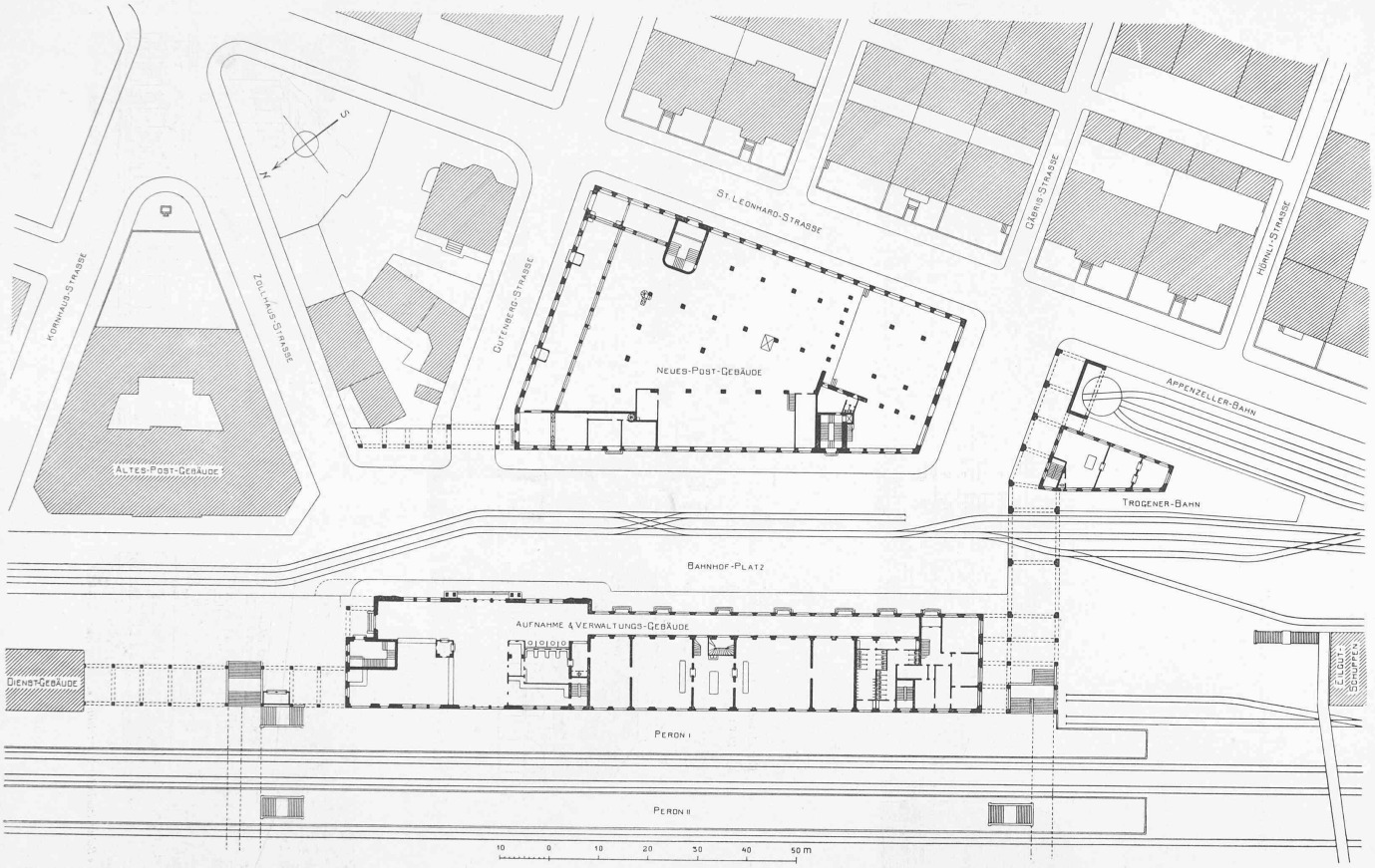


Clichés de la « *Schweizerische Bauzeitung* ».

Disposition générale, vue du Nord.

Disposition générale, vue de l'Est.

IIe prix ex æquo : Projet « Campanile », de MM. Pfleghard et Hæfeli, architectes, à Zurich.



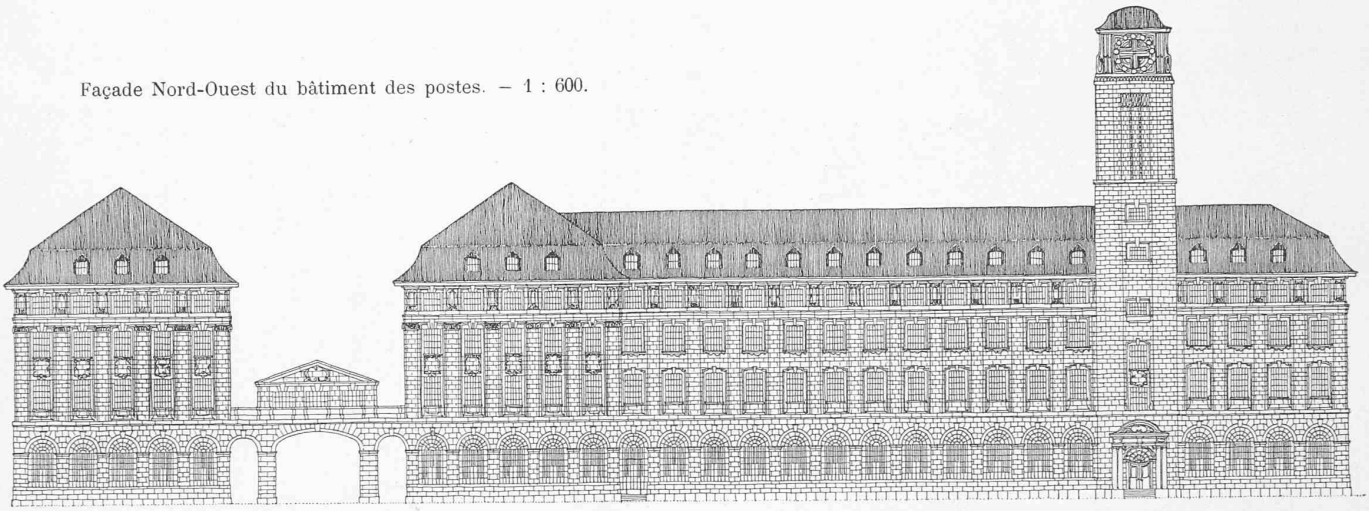
Cliché de la « *Schweizerische Bauzeitung* ».

Plan de situation et plans du rez-de-chaussée des divers bâtiments. — 1 : 1000.

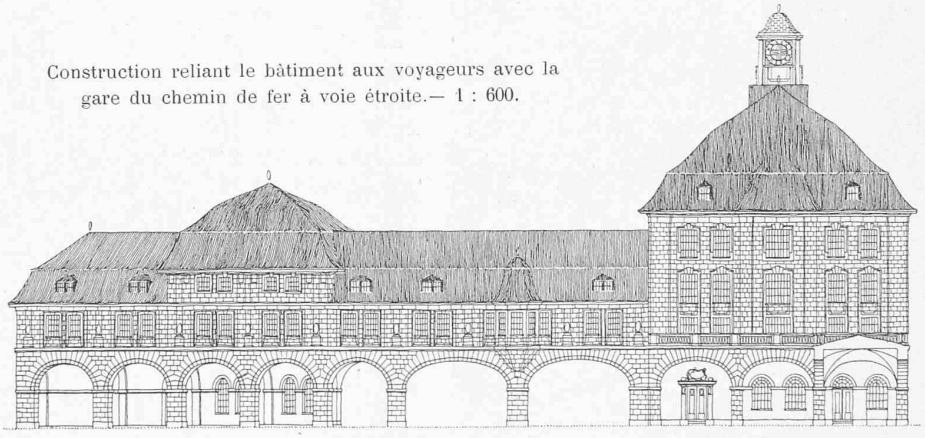
IIe prix ex æquo : Projet « Hadwig I », de MM. Curjel et Moser, architectes, à St-Gall.

CONCOURS DE PROJETS D'ENSEMBLE DES BATIMENTS DE LA NOUVELLE PLACE DE LA GARE, A ST-GALL

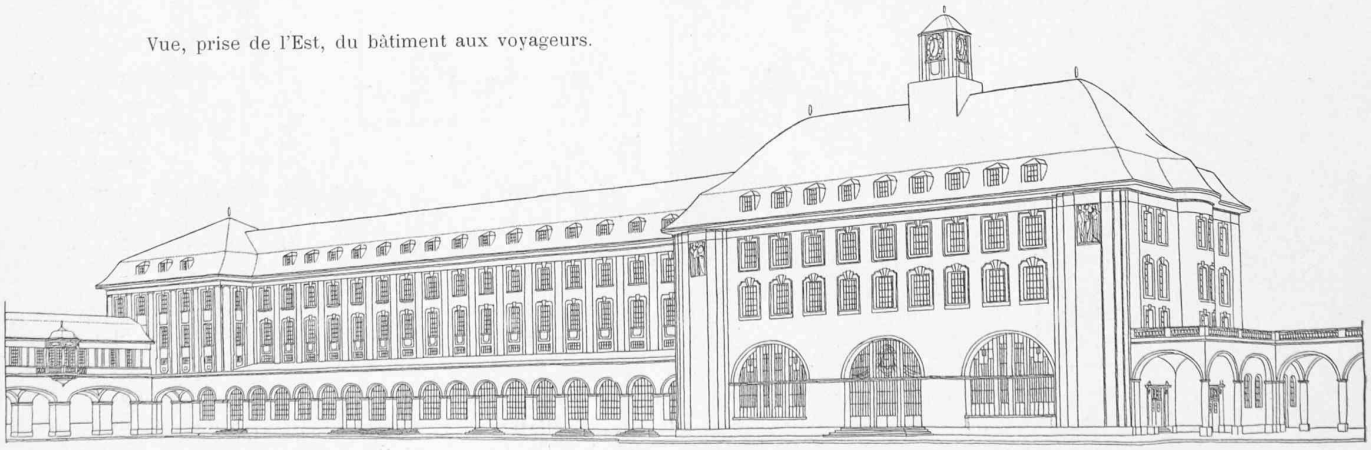
Façade Nord-Ouest du bâtiment des postes. — 1 : 600.



Construction reliant le bâtiment aux voyageurs avec la gare du chemin de fer à voie étroite.— 1 : 600.



Vue, prise de l'Est, du bâtiment aux voyageurs.



Clichés de la « *Schweizerische Bauzeitung* ».

IIe prix ex æquo : Projet « Hadwig I », de MM. Curjel et Moser, architectes, à St-Gall.

c) Projets s'écartant sensiblement du programme de construction, soit au point de vue de la situation des bâtiments ou de la distribution intérieure.

Les projets des deux premières catégories pouvaient seuls être primés, tandis que ceux de la troisième catégorie pouvaient seulement être acquis en vertu de l'article 7, alinéa 3 du programme de concours.

Après plusieurs tours le jury élimina les projets 1, 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23 et 24.

Restaient donc en présence les projets 2, 3, 5, 8, 10, 16, 18 et 25.

Etant donnée la nature du concours, le jury a cru devoir se borner à la description des projets primés et de ceux destinés à être acquis.

Il nous paraît cependant utile de faire précéder cette description des remarques générales que voici. Lors de l'approbation du programme de concours, on a relevé que l'espace disponible pour la création d'une place et la construction du bâtiment des postes était insuffisant pour y ériger les constructions prescrites par le plan officiel et qu'il serait très désirable d'étudier à nouveau toute la disposition d'ensemble, en plus des façades. Par conséquent, le jury a ajouté au projet de programme une disposition disant expressément que les projets s'écartant des conditions posées pourraient être achetés, aussi un certain nombre de concurrents ont-ils envisagé le problème d'une manière plus large et présenté des idées neuves et dignes d'arrêter l'attention.

Pour adjuger les primes et fixer le prix des projets à acheter, le jury s'est préoccupé de savoir si les dits projets s'en tenaient strictement aux conditions posées ou si les concurrents s'étaient efforcés de jeter de nouvelles lumières sur le problème, donnant ainsi à leur travail une plus grande valeur. Il est clair qu'on ne pouvait pas tenir compte de cette valeur en primant ces travaux, puisque les projets répondant aux conditions du programme pouvaient seuls l'être, mais bien en fixant le prix d'achat.

Cela dit, nous passons à la description des projets.

N° 2. *Lumière.* — Le plan de distribution officiel a été observé. Le projet ne doit être examiné qu'au point de vue des façades.

L'architecture tient du style gothique. Elle est nette et d'une exécution soignée, traitée d'une manière artistique.

Elle a valu au projet un troisième prix.

Tant la poste que le bâtiment à voyageurs méritent cette récompense. Les bâtiments sont bien groupés autour de la place et donnent à celle-ci un aspect uniforme d'un joli effet.

La galerie qui relie le bâtiment à voyageurs et la gare des voies étroites et clôture la place paraît un peu mesquine et insignifiante.

Le hall des guichets du bâtiment des postes n'est pas assez indiqué en façades. Ce manque de mise en relief doit être considéré comme une faute, car les auteurs renoncent à faire valoir l'effet principal et enlèvent en outre à ce corps de bâtiment le caractère de sa destination en n'attirant pas suffisamment l'attention du public.

Quelle que soit la valeur esthétique de cette architecture dans son ensemble, il faut reconnaître que les bâtiments auraient, pour St-Gall, un caractère un peu bizarre et affecté, qui ne cadrerait pas avec le but que l'on se propose de donner aux bâtiments qui sont destinés à des services publics.

N° 3. *Campanile.* — Le plan de situation de la gare concorde, dans ses grandes lignes, avec le projet officiel. Une idée nouvelle est celle d'allonger le bâtiment par un hall-annexe à l'Est. Il en résulte un agrandissement du local des bagages. La distance entre l'ancienne poste et le bâtiment à voyageurs est légèrement augmentée, ce qui semble considérable.

Le bâtiment des postes est également conforme dans ses grandes lignes aux données officielles ; cependant il a subi quelques modifications qui se motivent par le retrait de l'angle Nord du bâtiment. Cette disposition a l'avantage de démasquer le bâtiment à voyageurs et de procurer à la rue Gutenberg un large débouché sur la place de la gare. Les modifications apportées à la disposition intérieure du bâtiment des postes ne créent toutefois aucun avantage, ni aucun inconvénient.

Le groupe de maisons situé entre la vieille et la nouvelle poste est englobé dans le projet d'une manière remarquable. La solution proposée crée une place de 51 m. de large (programme 30 m.) entre la gare et le nouveau bâtiment des postes, ce qui constitue une amélioration notable, bien que modeste. L'exécution de cette variante ne semble pas devoir rencontrer des difficultés insurmontables. Cette proposition constitue le mérite principal du projet.

La nouvelle place de la gare est clôturée par une galerie en arcade insignifiante.

La construction d'une tour surmontant le bâtiment à voyageurs est très discutable. Une tour de dimension moyenne et d'une architecture gracieuse peut présenter des avantages et rompre l'alignement d'une façon agréable. Elle n'a toutefois aucune utilité pratique. Elle ne pourrait donc être guère adoptée que dans le cas où sa construction influerait d'une façon des plus favorables sur l'ensemble du projet. Or, ce n'est pas du tout le cas.

Les façades du bâtiment des postes, présentées en plusieurs *variantes*, ne manquent pas de caractère, mais elles ne sont pas assez étudiées. L'effet de la façade du bâtiment à voyageurs ne satisfait pas. Cette disposition est étriquée et, de ce fait, le motif principal du hall manque d'harmonie.

Deux variantes préconisent la création d'une place à l'Ouest et le transfert du hall de la gare dans la même direction. Ces propositions procureraient certains avantages ; elles nécessiteraient toutefois la suppression de la rue Gutenberg et l'occupation du triangle de terrain situé entre cette rue et la rue de la Douane.

Les auteurs de ce projet n'ayant pas présenté de plan de situation, cette solution devrait encore être étudiée.

L'une des variantes prévoit également le transfert du vestibule du bâtiment à voyageurs du côté des voies. Par ce fait, les salles d'attente reçoivent directement la lumière du dehors, au lieu de la recevoir du hall, ce qui serait un avantage. Par contre, cette disposition n'est pas admissible, parce qu'elle nuirait à la circulation des voyageurs dans le bâtiment. En effet, les voyageurs seraient obligés de s'entrecroiser dans tous les sens.

N° 5. *Place.* — Le mérite de ce projet consiste dans le choix des dispositions d'ensemble qui permettent la création d'une grande place devant la gare. Le projet est, toutefois, défectueux au point de vue de la circulation publique ; en effet, les parties les plus importantes des bâtiments qui nous occupent (vestibule du bâtiment à voyageurs et halle aux guichets de la poste) sont trop éloignées de la ville et du trafic habituel. En outre, l'exécution de ce projet entraînerait un surcroît de frais considérable, car elle nécessiterait l'acquisition de la propriété Kürsteiner, du jardin d'agrément et de l'Hôtel de la Gare, sans

procurer de compensation, comme c'est le cas pour d'autres projets.

La *variante,* qui cherche à éviter cet inconvénient en réduisant les dimensions de la place de la gare, ne satisfait pas non plus, car les locaux pour la poste sont trop petits. L'auteur a cherché à réaliser, pour le bâtiment des postes et, en particulier, pour celui de la gare, une architecture vigoureuse, mais les formes manquent de finesse et d'harmonie. De tous les projets c'est celui qui prévoit le hall le plus important et le plus spacieux pour le bâtiment de la gare. En prolongeant le mur de la façade dans l'alignement du corridor, l'auteur a réussi à réaliser beaucoup de place aux étages supérieurs, ce qui permet l'établissement de corridors bien éclairés.

N° 8. *Hadwig* I. — Le plan de distribution, dès le premier étage du bâtiment des postes, diffère d'une manière remarquable du projet officiel. Les dispositions adoptées sont très bonnes, claires et créent de bonnes communications. Le hall des guichets a la superficie voulue.

L'architecture des façades est imposante et sobre. Afin de délimiter la place du côté Sud, l'auteur a projeté de fermer la rue Gutenberg par une galerie ornementale, mais le hall aux guichets se trouve masqué par cette galerie. Il a choisi pour cette dernière une architecture peu marquante. Ce sont là des inconvénients du projet, mais il serait facile d'y remédier.

Le plan de distribution du bâtiment des voyageurs concorde, dans ses grandes lignes, avec le projet officiel. Le projet est sensiblement amélioré par le fait que l'éclairage des étages supérieurs du bâtiment est beaucoup meilleur et plus rationnel. Deux escaliers ont pu être évités, et la place gagnée a été utilisée pour des antichambres.

L'architecture du bâtiment est bien étudiée, mais trop renfermée et tient trop peu compte du caractère public du bâtiment.

L'exhaussement du hall principal jusqu'au deuxième étage permettrait peut-être d'améliorer sensiblement le motif principal de la façade.

La place perdue serait en partie regagnée par la construction de la galerie reliant le bâtiment de la gare à celui des voies étroites. Cette disposition permet de clôturer avantageusement la nouvelle place et donne à l'ensemble un aspect très réussi.

La *variante* du bâtiment des postes prévoyant le hall aux guichets du côté Nord est moins satisfaisante. Le problème paraît moins bien résolu au point de vue de la distribution et de l'éclairage des communications.

Selon le modèle qui accompagne le projet, la façade, côté rue Saint-Leonhard, est agréablement encadrée par des angles en ressaut. Ces ressauts ne sont conciliables qu'avec la variante, que nous ne pouvons d'ailleurs pas recommander. Il serait, cependant, regrettable de renoncer à ce motif qui serait une diversion heureuse pour les façades longues et monotones. La police de construction ne s'opposerait certainement pas à l'établissement de ressauts.

Pour l'exécution des façades du bâtiment des postes ce motif est particulièrement recommandable. Cependant le hall aux guichets devrait être d'une meilleure architecture.

L'auteur démontre par un modèle en plastiline à l'échelle 1 : 500 comment on peut créer une place de 40 m. de large devant la gare. Il faudrait, dans ce cas, englober dans le projet la propriété Kürsteiner, le jardin d'agrément et l'Hôtel de la Gare. On obtiendrait, cependant, une compensation économique par le fait qu'une surface d'environ 1300 m² demeurerait intacte à l'Ouest du bâtiment de la poste. Cette disposition permettrait donc de réserver pour la poste le terrain précité et le bâtiment postal actuel.

N° 10. *Hermes* I. — Le plan de la gare répond, dans ses grands traits, au projet officiel. Le motif central de l'aile, côté Est, est convexe, ce qui constitue un progrès, car de ce fait le hall se trouve agrandi. On se heurte, cependant, à une grosse difficulté, car la façade des étages supérieurs ne se poursuit pas dans le même alignement. Le mur de façade de cette partie du bâtiment se trouve, au contraire, en alignement avec le reste du bâtiment. Il est en porte-à-faux sur une longueur de 35 m. Il ne serait guère possible d'exécuter cette proposition sans prévoir des points d'appui dans le hall, et l'on perdrait ainsi l'avantage gagné d'autre part. Ce corps de bâtiment proéminent influe d'une manière désavantageuse sur la façade parce qu'on ne peut pas faire valoir les étages supérieurs en perspective rapprochée. Ce désavantage pourrait être éliminé en exécutant la courbure de la façade sur toute sa hauteur.

Le caractère de l'architecture correspond au but proposé ; elle paraît recommandable pour l'exécution. Il se distingue par la grandeur, l'allure et l'harmonie.

Le bâtiment des postes diffère très peu de la solution officielle, mais il satisfait moins, par son architecture, que celui de la gare. Il est un peu monotone, du genre des magasins-halles ; l'idée de biaiser l'aile Est n'est pas heureuse, d'autant plus que cette aile, de concert avec l'aile Ouest, devrait faire ressortir le corps central du bâtiment.

La clôture de la place, côté Ouest, est insignifiante. La gare des voies étroites forme un groupe séparé qui ne contribue en rien à la perspective d'ensemble.

Le mérite principal du projet gît dans l'architecture du bâtiment de la gare. En exhaussant d'un étage le motif du hall, en faisant subir à la façade les modifications nécessitées par cet exhaussement et en corrigeant les motifs de l'architecture de manière qu'ils se relient mieux, vers le haut, par des lignes plus prononcées, on arriverait à réaliser un effet encore plus puissant. Une *variante,* désignée par *Hermes* II, constitue un essai intéressant ; les auteurs ont cherché à englober le bâtiment postal actuel et à créer une place plus étendue (38 m. de largeur). La solution est défectueuse au point de vue administratif, car la répartition du service postal dans deux bâtiments, sans communications directes, et la construction d'un bâtiment pour la Direction d'arrondissement, ne sont pas recommandables.

(A suivre).

Nous reproduisons aux pages 140 à 145 les principales planches des deux projets « Campanile » et « Hadwig I », qui ont obtenu un deuxième prix ex æquo.

Nous publierons de même, dans notre prochain numéro, les autres projets primés.

NÉCROLOGIE

† Emile de Vallière.

M. Emile de Vallière, ingénieur, décédé le 18 juin 1908, plus que septuagénaire, a fourni une carrière utile à son pays.

Né en 1834, à Lausanne, à la Cité-Derrière, dans la vieille cure de la ville, il fit ses premières études au Collège cantonal. Fils d'une nombreuse famille, il dut de bonne heure songer au

Toute droite appartenant à ce complexe est, en effet, une droite de déplacement nul, lorsque (F) se réduit à une résultante unique ayant précisément cette droite pour ligne d'action. D'autre part, les droites qui sont situées dans un plan quelconque enveloppent une conique ; et, comme cette propriété subsiste dans le cas où le système considéré est plan, il résulte immédiatement des propriétés de la conjuguée de l'ellipse d'elasticité, que cette dernière conique se confond avec celle du complexe relative au plan du système.

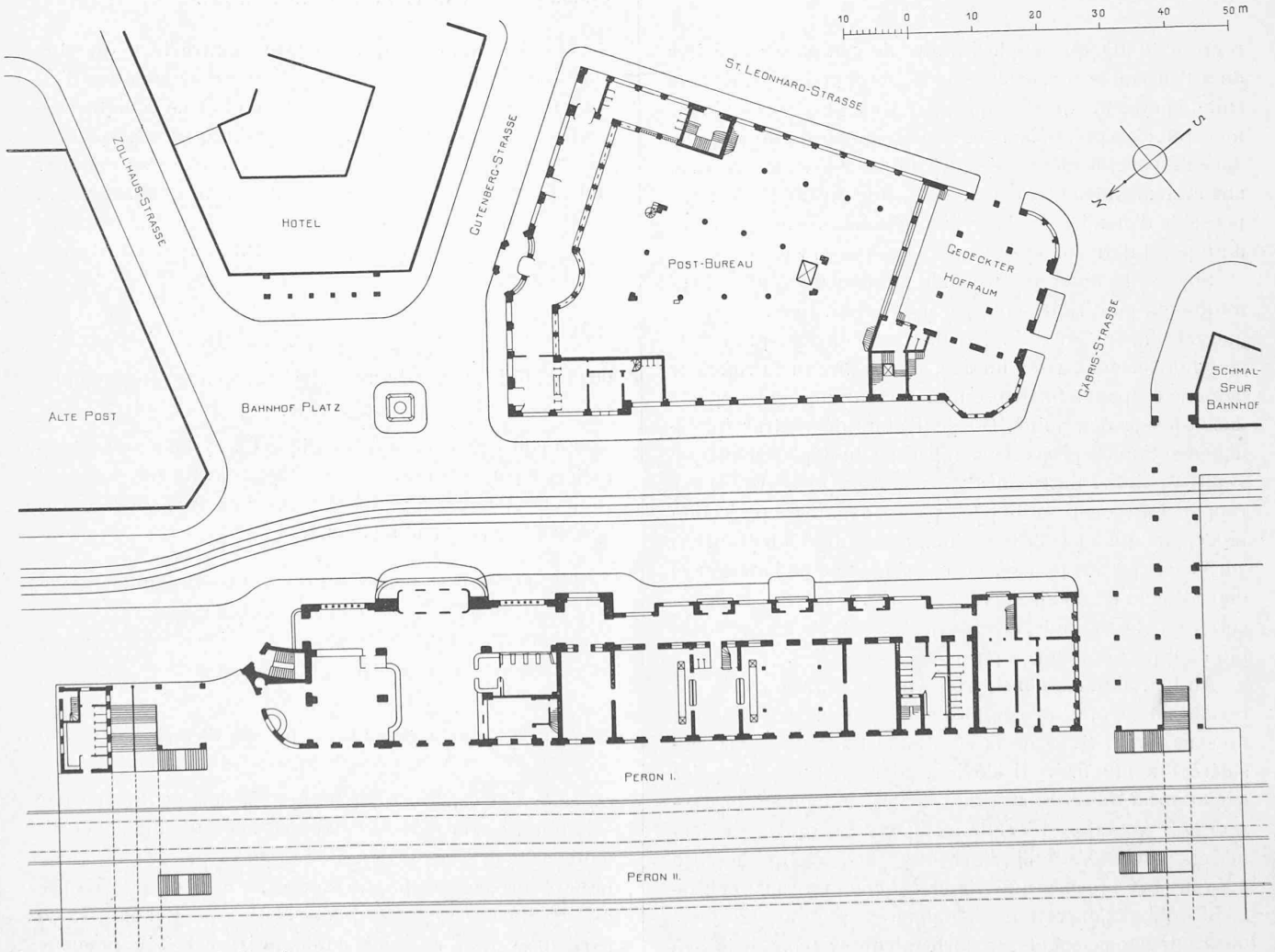
113. La connaissance de tous les torseurs (Ω_i) entraîne celle du système quadratique (Φ). Ce dernier sera donc parfaitement représenté sur le plan Π, à l'aide des seuls éléments représentatifs de ces torseurs, éléments que l'on détermine sans aucune peine, à l'aide des considérations développées au cours de ce chapitre. Dans ces conditions, l'étude graphique des déformations des systèmes articulés, pour lesquels chaque barre possède un complexe opposé, est possible ; en revanche, son intérêt est minime, étant donné le peu de généralité des systèmes auxquels elle est applicable et la complexité des opérations qu'elle entraîne. Pour toutes ces raisons, nous n'insisterons pas davantage sur ce sujet qui, actuellement du moins, ne peut offrir qu'un intérêt théorique.

114. Une dernière remarque doit encore être faite.

L'existence du système (Φ) paraît dépendre essentiellement de celle des complexes opposés aux barres qui se déforment. Il n'en est rien cependant, et l'on peut démontrer, à l'aide du principe de la superposition des effets des forces et d'une extension convenable du théorème de Maxwell sur la réciprocité des déplacements, que l'on peut faire correspondre à un ensemble de barres, dont aucune ne possède un complexe opposé, un système quadratique jouant exactement le même rôle que (Φ). Mais nous ne pouvons donner ici cette démonstration qui n'a, d'ailleurs, aucun rapport avec la méthode de Culmann.

(A suivre.)

CONCOURS DE PROJETS D'ENSEMBLE DES BATIMENTS DE LA NOUVELLE PLACE DE LA GARE, A ST-GALL.



Cliché de la « *Schweizerische Bauzeitung* ».

Plan de situation et plans du rez-de-chaussée des divers bâtiments. — 1 : 1000.

IIe prix ex æquo : Projet « Campanile », de MM. Pfleghard et Hæfeli, architectes, à Zurich.