Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 11

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: 09.12.2025

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

les gares de Bienne, Renens, Olten, Thoune, Aarau, Arth-Goldau, Erstfeld, Brougg, Zurich et Winterthour seront moins chargées ; en cas d'accroissement du trafic, les frais d'exploitation n'augmenteront que dans une faible mesure ; l'ancienne ligne Bâle-Pratteln sera débarrassée du trafic-marchandises ; les trains de marchandises des chemins de fer de l'Etat de Bade n'auront plus à effectuer de rebroussement à la gare aux voyageurs, et celle-ci sera complètement déchargée du trafic-marchandises ; on gagnera de la place pour l'agrandissement de la gare aux voyageurs, ainsi que de la gare aux marchandises du Wolffeld.

Les chemins de fer fédéraux n'étant pas seuls intéressés à la construction de la nouvelle gare qui regarde également les chemins de fer étrangers aboutissant à Bâle, nous avons transmis le projet à la Direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, à Strasbourg, et à la Direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade, à Carlsruhe, pour qu'elles nous adressent leurs observations, s'il y a lieu. Suivant l'attitude que prendront ces administrations et les autorités douanières intéressées, le projet pourra être exécuté sans grands changements ou devra être modifié. Nous avons admis que les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine auraient à participer au paiement des intérêts du capital d'établissement dans les mêmes conditions que pour la gare aux voyageurs et pour la gare aux marchandises du Wolffeld, c'est-à-dire proportionnellement au nombre de tous les essieux de wagons qu'ils conduisent à Bâle ou en font sortir (à l'exceptions des essieux de wagons vides) sur la base du nombre total des essieux de wagons amenés par toutes les administrations utilisant en commun la nouvelle gare de triage (à l'exception des essieux de wagons vides).

En mai 1919, nous avons soumis notre projet à la Direction des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine. Mais comme la nouvelle Direction des chemins de fer établie à Strasbourg par le gouvernement français était très occupée, c'est en décembre 1919 seulement que put avoir lieu une entrevue au cours de laquelle les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine nous firent connaître leur opinion sur notre projet. Nous constatons avec plaisir que ce dernier a été accueilli favorablement. Il n'y fut point fait d'objections de principe. Néanmoins les organes des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine ont posé un certain nombre de questions et demandé des calculs ; il faudra un certain temps pour leur donner satisfaction. En outre, ces messieurs ont expressément réservé l'approbation des autorités supérieures de Paris.

Vu l'urgence qu'il y a à établir à Bâle des installations suffisantes de manœuvres, nous estimons cependant que le projet devrait être traité avec toute la rapidité possible et qu'on ne devrait pas attendre la solution de ces questions.

Rien ne nous permet de mettre à la charge des chemins de fer de l'Etat de Bade, copropriétaires de la ligne de raccordement, les frais de l'accès de cette dernière à la gare de triage. Conformément au contrat relatif à la ligne de raccordement, chacune des deux administrations (chemins de fer de l'Etat de Bade et chemins de fer fédéraux) doit supporter seule les frais faits dans sa gare de jonction. C'est ainsi que les chemins de fer fédéraux, quoique copropriétaires de la ligne de raccordement, n'ont nullement participé aux frais de la nouvelle gare bâdoise de Bâle.

Nous croyons néanmoins que les chemins de fer fédéraux ont le droit de demander que les nouvelles voies de raccordement pour marchandises, depuis leur bifurcation avec la ligne de raccordement existante jusqu'aux aiguilles d'entrée et de sortie de la nouvelle gare de triage, soient considérées comme partie intégrante de la ligne de raccordement et que, par conséquent, les frais se répartissent conformément à la convention conclue le 23 novembre 1869 entre l'administration des chemins de fer badois de l'Etat et l'administration du Central suisse pour la construction et l'exploitation de ladite ligne de raccordement. Il s'ensuit que les chemins de fer badois de l'Etat auraient à payer les intérêts au 4 ½ % d'un tiers des frais de construction du tronçon de raccordement devisés à fr. 1 800 000, somme à laquelle viendrait s'ajouter le montant de fr. 360 000 représentant la valeur d'établissement pour laquelle les constructions existantes qui devront servir à l'avenir à la ligne de raccordement figurent dans les livres.

La mise au point du projet se heurtera sans doute encore à de nombreuses difficultés, vu les changements que la guerre a apportés à la situation. Mais, nous nous efforcerons de hâter la solution de cette affaire, dans les meilleures conditions possibles, car il y a urgence à établir la gare de triage dont il s'agit.

Devis.

Les frais de construction des nouvelles installations sont devisés à fr. 37 000 000 dont fr. 34 800 000 à la charge du compte de construction et fr. 2 200 000 à celle du compte d'exploitation. Il est en outre prévu fr. 369 000 pour amortissements. De l'ensemble des frais, fr. 12 000 000 concernent les lignes Ouest d'accès jusqu'aux ponts de la Birse, ainsi que les modifications de la gare aux voyageurs, fr. 25 000 000 se rapportent à la gare de triage proprement dite et à ses accès immédiats y compris les changements à apporter à la gare de Pratteln et le déplacement de la gare de Muttenz.

Concours d'idées pour l'étude d'un projet d'hôtel de la Société de Banque Suisse, à Lausanne.

Programme de construction

Ce programme disposait :

L'emplacement réservé à la construction nouvelle est désigné sous lettres A et B du plan de situation. Les bâtiments existant sur ces parcelles sont supposés démolis. Les hauteurs de construction sont indiquées sur ledit plan.

Les parcelles A et B seules doivent être utilisées pour la construction nouvelle ; l'extension des services ne peut donc être prévue qu'en A et B. Le raccordement de B avec C et D peut être traité à volonté des concurrents ; des jours peuvent être prévus à la façade sud de B. Le bâtiment existant au nord de C est supposé démoli. L'utilisation future de C et D sera subordonnée à l'exécution en A et B.

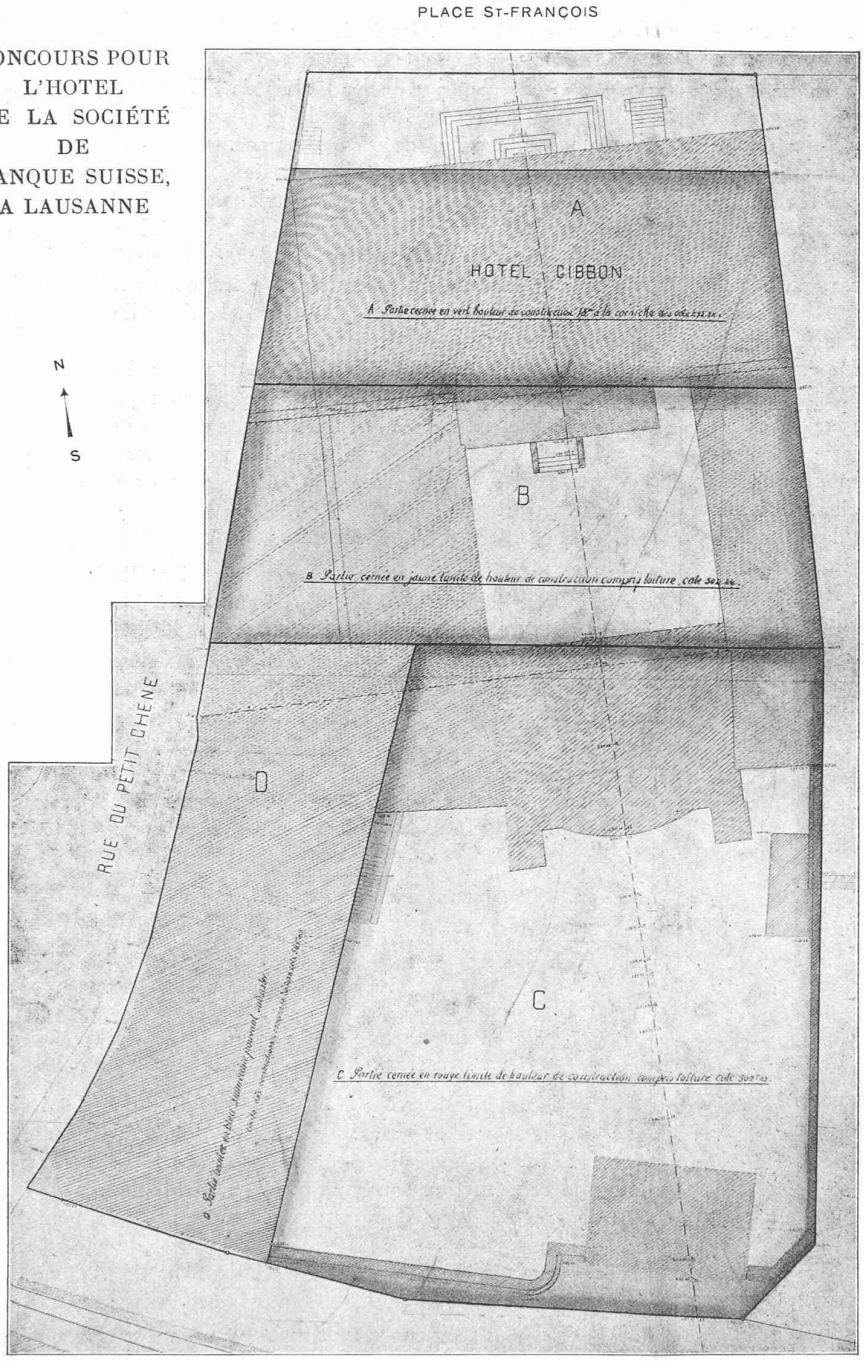
L'entrée principale est sur St-François. L'accès des locataires devra être compris de façon à éviter la création de trop d'escaliers ou une perte de place. (Voir fig. page 124).

Une entrée de service pour le personnel est demandée à proximité de vestiaires.

Les installations de la banque occuperont tout ou partie du rez-de-chaussée, du premier étage et des sous-sols. Les étages à partir du deuxième et éventuellement une partie des combles sont destinés à être loués comme bureaux, locaux professionnels, grands appartements ; les concurrents s'attacheront à étudier le meilleur parti à tirer de cette partie du bâtiment tant au point de vue de l'utilisation de l'emplacement disponible qu'à celui d'un rendement locatif convenable.

Dans les combles ou sur-combles, on aménagera trois appartements de concierges (deux à trois chambres et cuisine),

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan de situation. — 1 :5 00.

Propriété de l'hôtel Gibbon visée par le concours.

étendage, chambre à lessive, chambre de bains, etc. En sous-sols (deux sous-sols), on devra prévoir en dehors des emplacements réservés aux services de la banque, des locaux pour les installations de chauffage, des soutes à charbon et des caves pour les locataires et concierges.

Les concurrents auront la faculté de prévoir l'aménagement d'un ou plusieurs magasins, sans toutefois porter préjudice à l'architecture et aux services de la banque.

Les concurrents s'inspireront, d'une façon générale, des principes les plus modernes adoptés pour les installations de banque : bonne liaison entre les services, bonne aération et bonne lumière, toutes facilités pour la clientèle, toutes mesures de sécurité, etc.

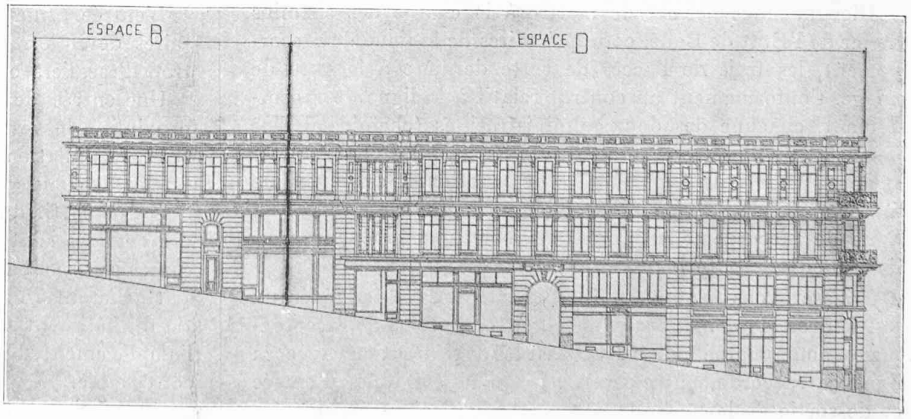
Les concurrents tiendront compte de l'éventualité d'une extension des services de la banque.

L'ameublement des locaux de banque sera indiqué sur les plans.

Locaux affectés à la Banque

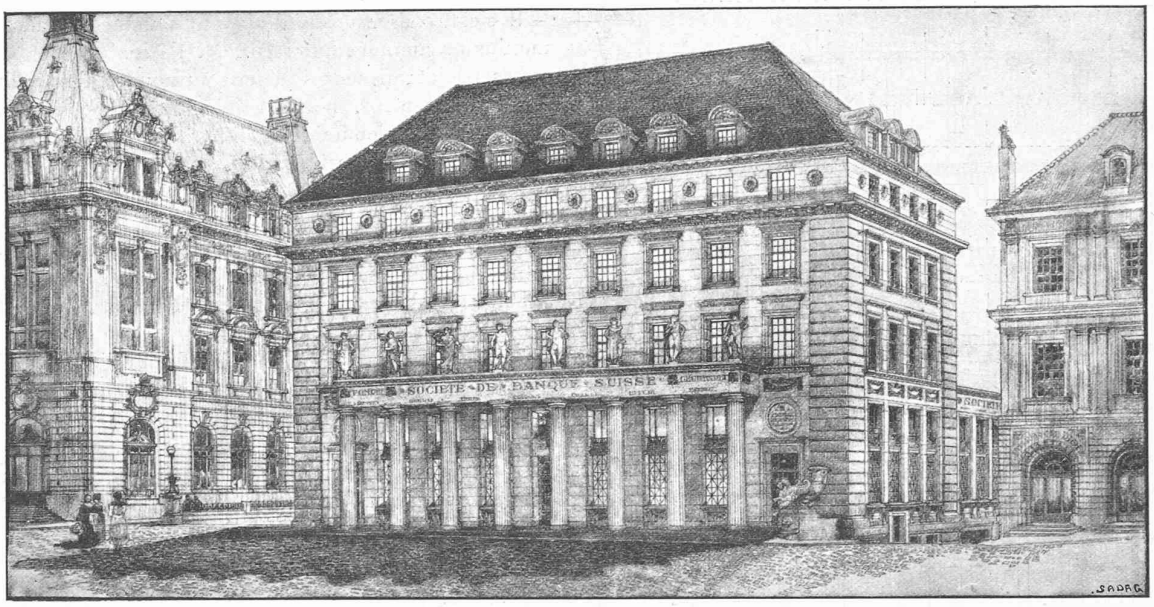
Rez-de-chaussée.

Bureau de change, avec vitrine, entrée directe sur la Place St-François, env. 30 m². *Vestibule d'entrée*, avec escalier pour le public reliant le rez-de-chaussée avec la Direction et les services du 1er étage. *Hall central*, longueur développée des guichets 25 à 30 m¹. pour caisses, titres, bourse et coupons. *Hall spécial*, longueur développée des guichets 3 à 5 m¹ pour le service des titres, en communication pour les employés des titres avec le même service du hall central. *Escalier et lift*, pour le public, à proximité du service des titres, reliant le rez-de-chaussée aux coffres en location. *Cabine téléphonique*, à disposition du public. *Salon des étrangers et accrédités*, avec toilettes. à proximité du vestibule d'entrée et du hall central, env. 30 m². *Salon de réception à disposition du service des titres*, env. 30 m². *2 à 3 pièces pour attentes ou bureaux*, d'env. 10 à 15 m² chacune. *Service des titres et bourse*, en liaison di-recte avec le hall central, env. 160 m². *Service des coupons*, en liaison directe avec le hall central, env. 130 m². *Caisse*, en liaison directe avec le hall central, env. 50 m². *Escalier de service*, reliant d'une part le service des titres avec le Trésor de la Banque et les coffres en location et d'autre part la caisse avec le Trésor. *Local pour garçons de recettes*, a proximité de la



Façade et coupe sur le Petit-Chêne. — 1 : 500.

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Perspective.

caisse, env. 15 m². *Service de la comptabilité*, en liaison avec le service de la caisse (éventuellement au premier étage)' env. 150 m². *Vestiaires et toilettes*, pour le personnel du rez-de-chaussée, (éventuellement au premier soussol ou en entresol).

Premier étage.

Bureaux de Direction, 4 pièces, env. 30 m² par pièce. *Attentes*, 3 à 4 pièces d'env. 15 m² par pièce. *Services spéciaux*, 5 pièces, env. 25 m² par pièce. *Salle des séances*, env. 50 m². *Portefeuille*, en liaison avec la comptabilité, env. 60 m². *Correspondance*, en liaison avec la comptabilité, env. 90 m². *Classement et expédition*, env. 50 m². *Vestiaires et toilettes*, pour la Direction et le personnel du premier étage. *Escaliers de service*, reliant le premier étage au rez-de-chaussée et éventuellement aux sous-sols. Eventuellement, service de la comptabilité.

Premier et deuxième sous-sols.

Trésor de la banque, env. 150 m². *Bureau pour la manipulation des titres*, en communication avec les services des titres et coupons du rez-de-chaussée, env. 90 m². *Coffres en location*, env. 150 m². *10 cabines d'isolement pour les clients. Cabine téléphonique. Toilettes et W.-C. pour les clients. Chemin de ronde. Chauffage et ventilation.* Eventuellement, vestiaires et toilettes du rez-de-chaussée (personnel).

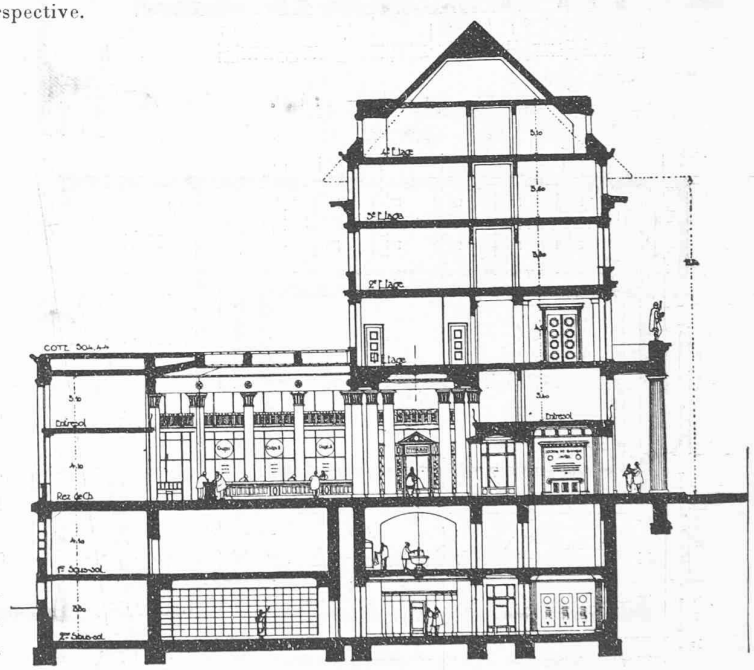
A répartir suivant la place :

Archives, env. 250 m². *Economat*, env. 50 m². *Centrale téléphonique*, petit bureau. *Garage à bicyclettes.*

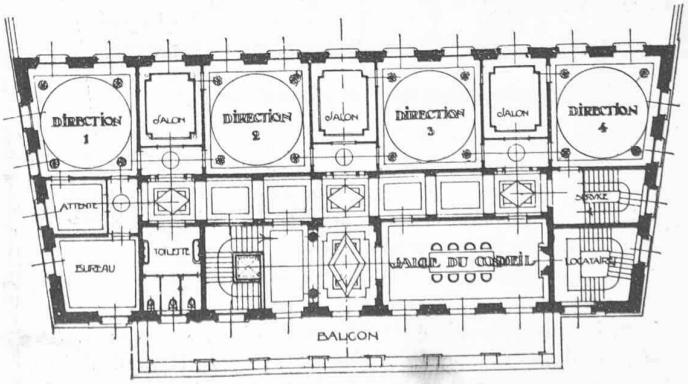
Procès-verbal

Le Jury chargé d'examiner les projets présentés au concours pour l'étude d'un projet d'hôtel de la Société de Banque Suisse, à Lausanne, s'est réuni les 14, 15, 16 et 17 janvier 1920 dans la Salle de la Grenette, à Lausanne. Il était composé de :

MM. *A. Simonius*, ingénieur, Président du Conseil d'admi-



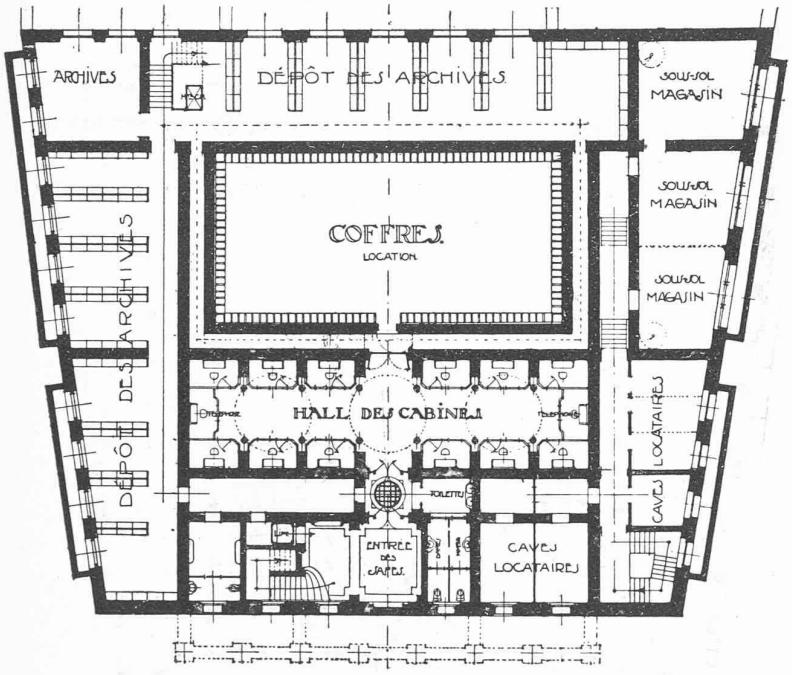
Coupe transversale. — 1 : 400.



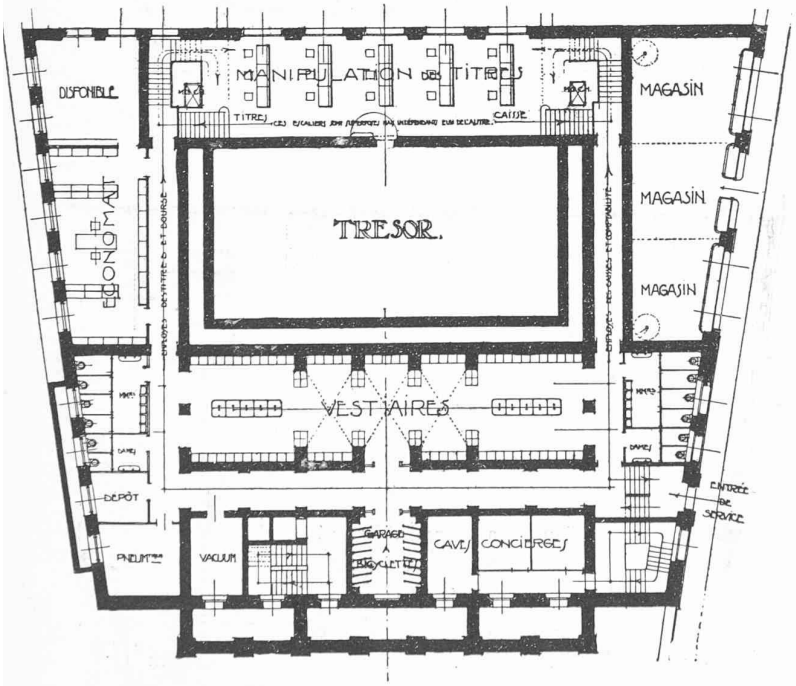
Plan du 1er étage. — 1 : 400.

1er prix : projet « Avec un entresol », de MM. *Schnell et Thévenaz*, architectes, à Lausanne.

CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan du 2e sous-sol. — 1 : 400.



Plan du 1er sous-sol. — 1 : 400.

1er prix : projet « Avec un entresol », de MM. *Schnell & Thévenaz*, architectes, à Lausanne.

nistration de la Société de Banque Suisse, à Bâle ; *L. Dubois*, administrateur-délégué de la Société de Banque Suisse, à Bâle ; *J. Muret*, Directeur de la Société de Banque Suisse, à Lausanne ; *P. Rosset*, architecte, Municipal, à Lausanne ; *E. Fatio*, architecte à Genève ; *G. Gull*, architecte, professeur à l'Ecole Polytechnique fédérale, à Zurich ; *R. Suter*, architecte à Bâle.

Il s'est constitué en désignant comme président, M. Simonius et comme rapporteur, M. Fatio.

Les projets présentés étaient au nombre de 52 ; l'un d'eux, livré tardivement, n'a pas été admis au concours. Un 53e projet, livré au cours des délibérations du Jury, n'a pas non plus été pris en considération.

Il a été ensuite procédé à un premier tour d'élimination des projets qui, de façon évidente, ne répondaient pas aux conditions du programme et aux règlements sur la construction. Ont été éliminés cinq projets.

Un second examen a amené l'élimination de 14 autres projets.

Le Jury procède à un troisième tour l'élimination qui le ait écarter encore 20 projets pour erreurs évidentes dans les plans ou les façades.

Il reste pour la classification finale 12 projets.

Le Jury procède à la critique et au classement de ces 12 projets qui obtiennent le rang suivant :

1. « Avec un entresol »
2. « S. B. C. »
3. « Voir grand »
4. « Dominante »
5. « Sur la place »
6. « L'Or »
7. « Léman »
8. « Le portique »
9. « Nivose »
10. « Lumière »
11. « Qui vivra verra »
12. « Nicolas »

Après une discussion sur la question d'interprétation du programme relativement à la possibilité de primer le projet « Avec un entresol » le Jury se prononce pour l'affirmative, étant donné que ce projet remplit le mieux les conditions du programme, dont il ne s'écarte que pour proposer une solution très avantageuse au point de vue de l'utilisation des locaux. Le jury estime que si l'auteur du projet avait placé les bureaux de la direction en entresol — ce qui dans son plan peut se faire — il aurait obtenu quand même le premier rang.

Un membre du jury estime que les auteurs des projets « Avec un entresol » et « L'or » , en introduisant des entresols qui n'étaient pas demandés, ont bénéficié de ce fait de facilités dont les autres concurrent eussent peut-être tiré un parti avantageux s'ils avaient osé le faire.

Le Jury décide de répartir six récompenses dans l'ordre suivant :

		prime de Fr.
Un 1er prix au projet	« Avec un entresol »	6000.—
Deux 2mes prix ex æquo	« S. B. C. »	4000.—
	« Voir Grand »	4000,—
Un 3me prix au projet	« Dominante »	3000.—
Deux 4me prix ex æquo	« Sur la place »	2000.—
	« L'Or »	2000.—

L'ouverture des plis cachetés, faite par M. le Président, dévoile le nom des auteurs des projets primés :

1er prix MM. *Schnell et Thévenaz*, architectes à Lausanne.

2me prix ex æquo { MM. *Schorp et Huguenin*, architectes à Montreux. M. *R. Bonnard*, architecte à Lausanne.

3me prix MM. *Brugger et Trivelli*, architectes à Lausanne.

4me prix ex æquo { M. *G. Mercier*, architecte à Lausanne. M. *Olivet*, architecte à Genève, avec M. *Torcapel*, comme collaborateur.

Lausanne, le 17 janvier 1920.

Ont signé : A. Simonius, Léopold Dubois, Jean Muret, Gull, Edm. Fatio, R. Suter, Rosset.

Annexe au procès-verbal

Considérations générales

Au cours des délibérations du jury, quelques conditions pour les plans d'exécution ont été fixées, savoir :

1. Pas de magasins sur St-François.
2. Magasins sur le Petit-Chêne.
3. Bureau de change si possible à l'angle nord-est.
4. Une seule entrée pour les locataires à l'angle nord-ouest.
5. Entrée de service sur le Petit-Chêne, au niveau du premier sous-sol.
6. Si possible un concierge dans les sous-sols.

Une démarche doit être faite auprès de la Municipalité pour demander l'augmentation de la zone *A* en profondeur, pour donner plus de corps au bâtiment principal : l'aspect du bâtiment y gagnerait pour lui-même dans son effet monumental et lui donnerait plus d'importance à côté de l'Hôtel des Postes.

Il serait désirable également qu'une entente intervînt entre la Société de l'Hôtel Gibbon et la Municipalité de Lausanne pour permettre la surélévation de la corniche de façon que le nouveau bâtiment soit mieux en rapport avec les immeubles du sud de la place St-Francois.

Au sujet du corps de logis de l'aile est, on verrait volontiers une surélévation sur la parcelle *B* ; dans ce cas une démarche devrait être faite auprès de la Confédération pour obtenir un droit de passage et un accès à la parcelle *B*, par sa propriété.

Extrait du Rapport du Jury

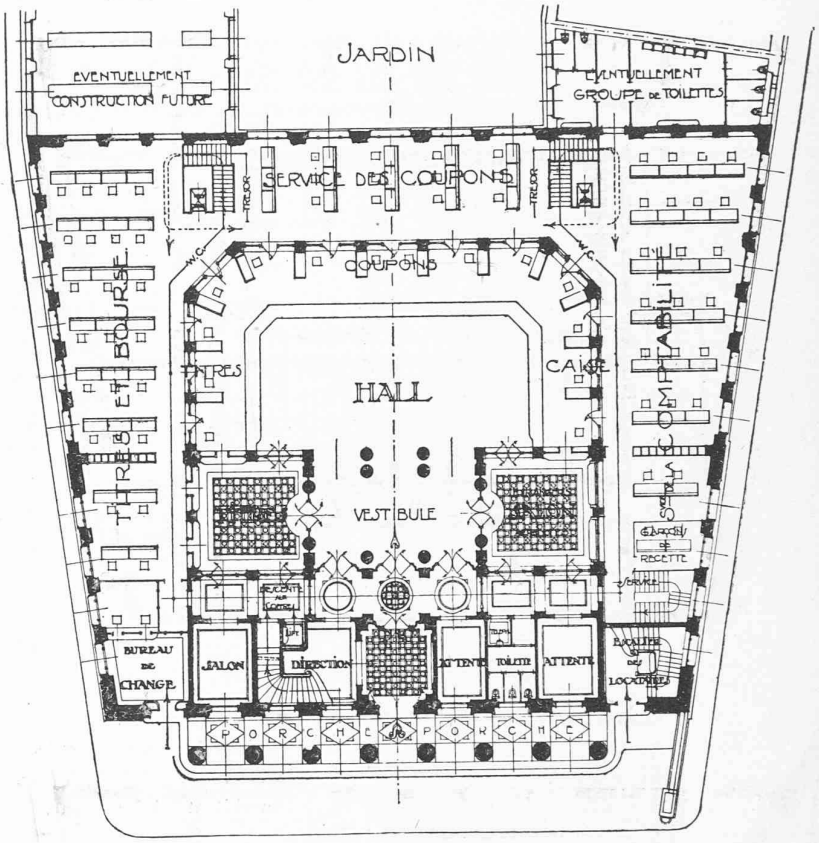
Critique des projets

1er prix — « *Avec un entresol* » — Ce projet mérite tous les éloges du jury pour la bonne compréhension d'un bâtiment de banque et la judicieuse répartition des différents services. La clarté des plans s'impose.

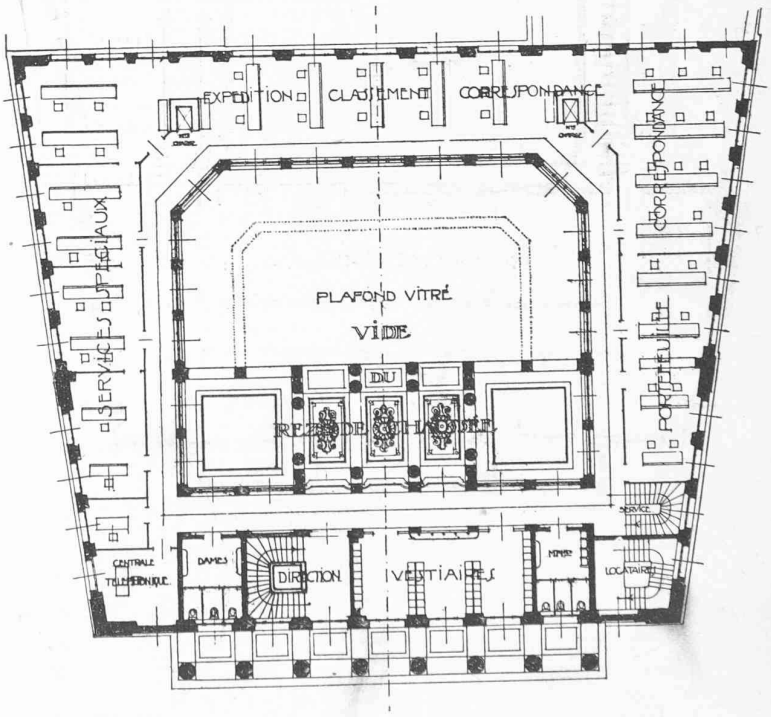
Le plan du *rez-de-chaussée* est bien conçu ; le développement du vestibule n'est pas trop important ; l'éclairage des bureaux est bon. L'emplacement des escaliers et des entrées est bien compris ; toutefois nous ferons une réserve pour l'escalier de la direction, dont l'accès est un peu trop éloigné du vestibule. L'entrée des locataires, sur la place, est à l'avis du jury bien placée. Nous aurions voulu voir le bureau de change un peu séparé des autres bureaux, à cause de la sécurité. — Les *sous-sols* sont très bien compris, les différents services judicieusement disposés, l'accès des employés pratique, les vestiaires et toilettes spacieux et en bonne communication avec les bureaux. — La surface réservée pour le vitrage à l'*entresol* est trop importante. La solution proposée pour un entresol dans la parcelle *A* est une idée heureuse qui permet une bonne disposition des services exigés par le programme. Cet arrangement donne un développement plus important et un groupement meilleur des bureaux de la direction au *premier étage*. — Dans ce projet nous voyons aussi une heureuse disposition des magasins sur le Petit-Chêne. En concordance de la clarté des plans, l'architecture extérieure est simple, digne, bien proportionnée et s'adapte bien à l'emplacement. Le portique enrichit la façade ; toutefois nous verrions avec plaisir la disparition des statues qui le couronnent. Le raccordement des façades latérales au bâtiment principal, malgré les difficultés imposées par la limite de hauteur, a été spécialement bien compris.

(A suivre).

CONCOURS POUR L'HOTEL
DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.

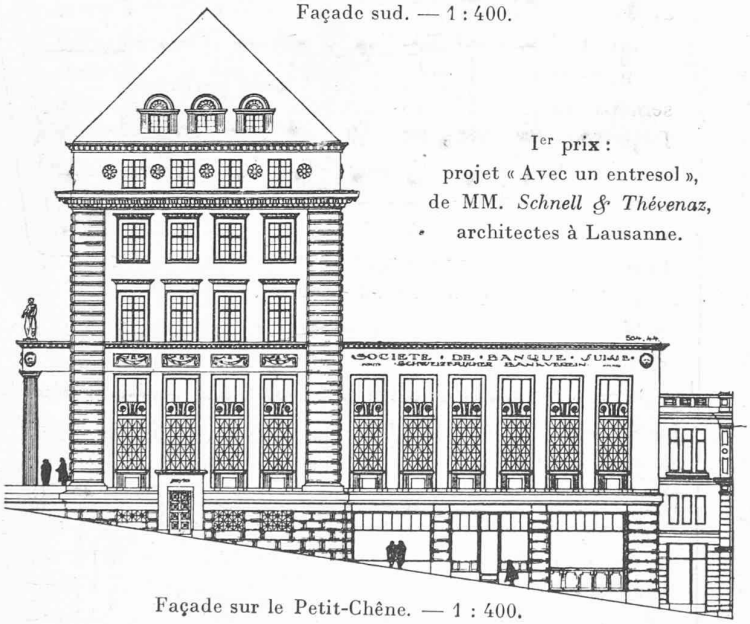


Plan de l'entresol. — 1 : 400.

Ier prix : projet « Avec un entresol », de MM. *Schnell & Thévenaz*, architectes, à Lausanne.

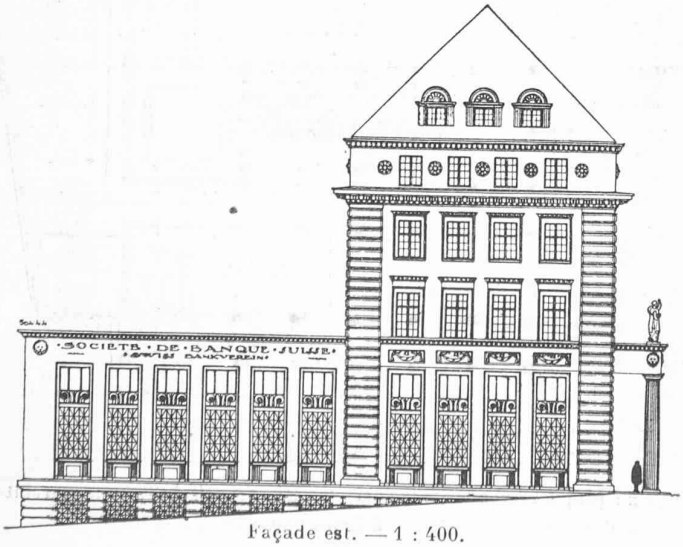
CONCOURS POUR L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE

Façade sud. — 1 : 400.



Ier prix :
projet « Avec un entresol »,
de MM. *Schnell & Thévenaz*,
architectes à Lausanne.

Façade sur le Petit-Chêne. — 1 : 400.



Façade est. — 1 : 400.

Façade principale. — 1 : 400.

A propos de la turbine Donat Banki.

Monsieur le directeur,

L'article « Note sur le nombre de tours spécifique des turbines hydrauliques » de M. l'ingénieur *L. Du Bois*, paru dans les Nos 23 et 24 (1919) du *Bulletin technique de la Suisse Romande* ne m'est parvenu que ces derniers jours; c'est pourquoi ce n'est qu'aujourd'hui que je m'adresse à vous en vous priant de me permettre de faire quelques remarques à ce que M. Du Bois dit sur ma turbine.

L'accueil très peu sympathique et le jugement plutôt sceptique que M. Du Bois accorde à ma turbine ne sont pas pour me décourager. Ce n'est pas la première fois que l'on conteste toute viabilité à une création technique lors de son apparition, ce qui ne l'empêche pas de prospérer par la suite. Bon nombre d'exemples seraient à citer; je ne veux mentionner que les cas des turbines Francis et Pelton, condamnées à une mort prochaine dès leur apparition et pourtant généralement adoptées aujourd'hui. Il est très instructif de lire les critiques de l'époque qui s'y rapportent pour se rendre compte de la légèreté avec laquelle sont souvent jugées d'importantes inventions techniques. J'aperçois une singulière conformité entre les considérations de M. Du Bois et une critique concernant la turbine Pelton, publiée par M. Bernard Speiser dans la « Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure » (1892, p. 1551). Cette critique, après une discussion détaillée, se termine par les conclusions suivantes :

« ... étant donné que le système proposé pour le réglage du débit est absolument insuffisant, la conclusion suivante s'impose : Non seulement