

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 64 (1938)  
**Heft:** 9

## 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:** 10.01.2026

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

de Paris. Il est évident que le Parlement de Westminster tire ses effets de grandeur d'autres éléments, par contre l'église de Saint-Paul, qui est la plus grande église protestante, avec le Dôme de Berlin, gagnerait à se trouver, comme ce dernier, axée sur une place composée qui la ferait mieux valoir. Ceci est d'autant plus vrai que son architecture réclame une composition d'ensemble alors qu'elle serait peu désirable pour un édifice gothique.

Les cantons suisses — tout comme les provinces des Pays-Bas — restent en dehors d'un mouvement dépassant l'échelle de la vie bourgeoise qui est celle des patriciat les ayant gouvernés. Les ensembles composés, y sont rares et ne se rencontrent guère dans les tracés urbains. On trouve, par contre, quelques grandes propriétés particulières précédées de compositions à la française, d'une fine élégance, comme la Grande Rochette, la Petite Rochette et le Palais DuPeyrou, à Neuchâtel, ainsi que des propriétés de la campagne genevoise, comme la maison de Saussure, au Creux-de-Genthod.

Le XIX<sup>e</sup> siècle, avec le Second Empire français, faisant preuve d'esprit de continuité et surtout dans le but de glorifier le régime, embellit Paris grâce aux vues grandioses du baron Haussmann, traduisant la volonté de Napoléon III. La conception hellénistico-romaine est toujours à la base du tracé, ne fût-ce déjà qu'en ce qui concerne la rue de Rivoli bordée de portiques, constituant un vis-à-vis habile aux Palais du Louvre. On perce l'avenue de l'Opéra, à laquelle le nouvel édifice de Garnier constitue un fond de tableau. La Gare de l'Est se trouve terminer le boulevard Sébastopol.

La cité monarchique de la Renaissance et sa survivance, avec toute la splendeur et les tracés monumentaux qui l'accompagnent représente un aspect particulier de l'urbanisme, qui n'est plus aujourd'hui le centre des préoccupations de l'architecte-urbaniste. A côté de l'urbanisme esthétique du XVII<sup>e</sup> siècle, est apparu un urbanisme hygiénique, un urbanisme social, un urbanisme de la circulation, pour lesquels la cité démocratique de nos jours demande une solution. Aujourd'hui l'urbaniste est amené à s'occuper non seulement de « Städtebau », mais de tout ce que le mot « urbanisme »

embrasse, c'est-à-dire l'organisation de la cité moderne conformément à toutes les données de la vie actuelle.

Il reste évident que cette époque, qui ne demandait à ses architectes que de créer de la beauté, et il faut dire qu'ils le firent avec génie, fut une époque bénie de l'art architectural. Les tracés d'Ange Gabriel, de Hardouin-Mansard, de Le Nôtre forcent notre admiration pour cet urbanisme aristocratique qui leur permit de donner toute la mesure de leur talent et de leur savoir.

### Concours pour l'élaboration d'un projet de bâtiment d'école pour le quartier des Places, à Fribourg.

Concours ouvert entre les architectes établis dans le canton de Fribourg et les architectes fribourgeois établis au dehors, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1937.

Le programme disposait : les architectes choisiront l'emplacement de la future école. S'ils peuvent, sans inconvénients, procéder à l'implantation du bâtiment sur le terrain bordé en noir, cette implantation sera préférée. Si tel ne pouvait être le cas, les architectes procéderont alors à l'implantation du bâtiment là où ils estimeront qu'elle doit avoir lieu, la Commune se réservant alors d'acquérir la partie nécessaire de la propriété des Chemins de fer électriques de la Gruyère (terrain bordé en gris).

Une somme de Fr. 7000 était mise à la disposition du jury pour être répartie entre 3 à 4 projets primés. Le jury était chargé de fixer le montant des primes.

Les concurrents avaient à fournir : a) à l'échelle de 1 : 200, un plan de situation avec indication de la construction projetée, ainsi que l'aménagement du terrain et des places de jeux ; b) à l'échelle de 1 : 200, les plans de tous les étages, sous-sols et combles compris, avec indication des surfaces, les élévations de 2 façades au moins et les coupes nécessaires à l'intelligence du projet ; c) une vue perspective ; d) un court mémoire renfermant le cube exact de la construction ; e) un devis sommaire estimé à Fr. 48 le m<sup>3</sup> de construction selon les calculs demandés en d.

(Suite, page 120).

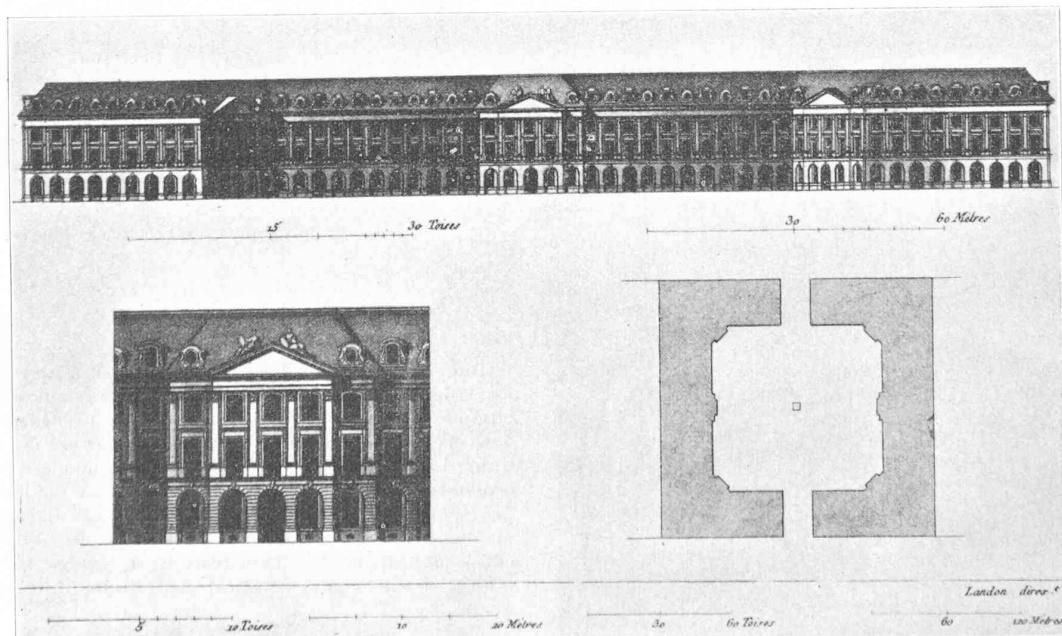
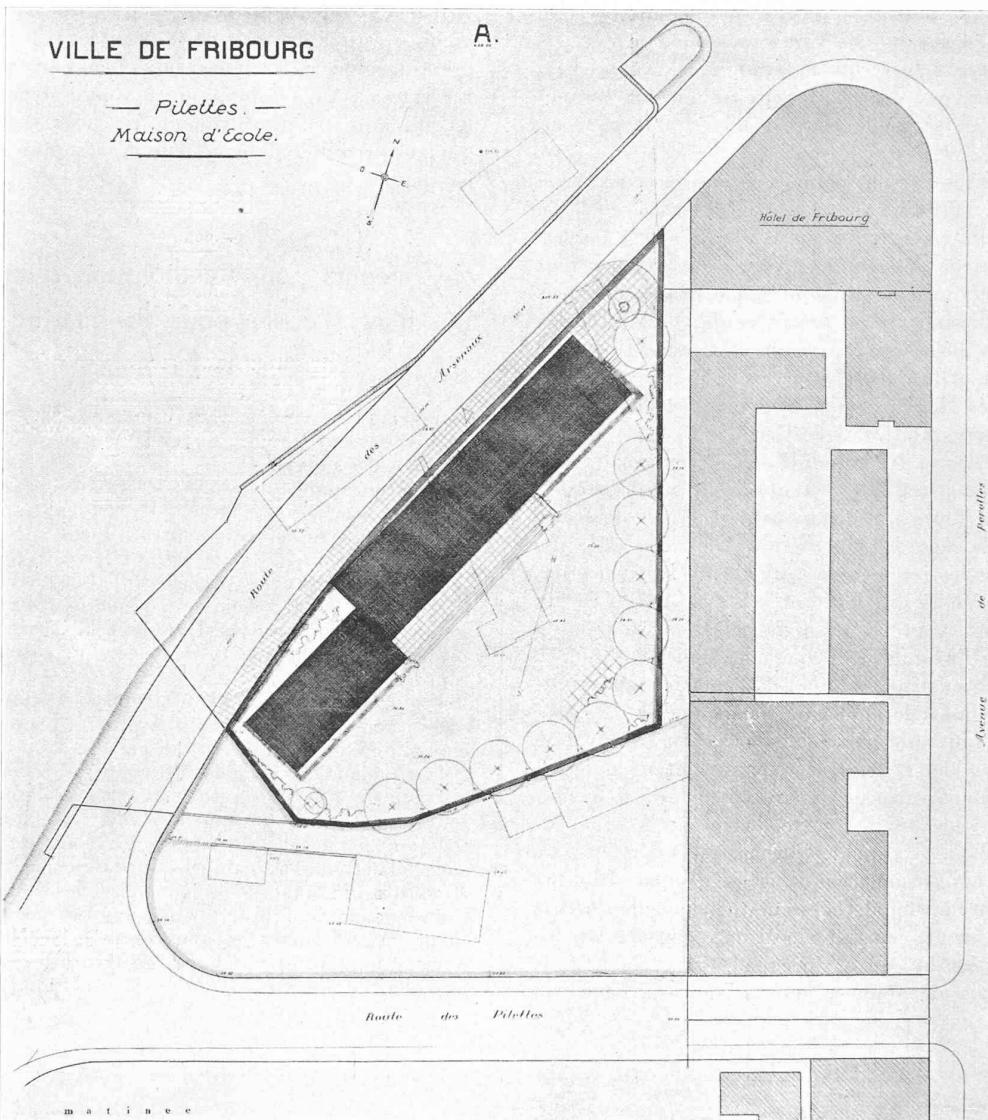


Fig. 2. — La « Place Vendôme », à Paris.

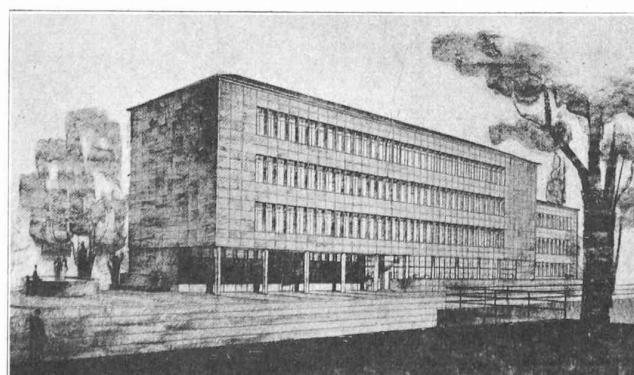
## CONCOURS POUR UN BATIMENT D'ÉCOLE, A FRIBOURG



Plan de situation. — 1 : 1000.

1<sup>er</sup> prix : projet « Matinée ».

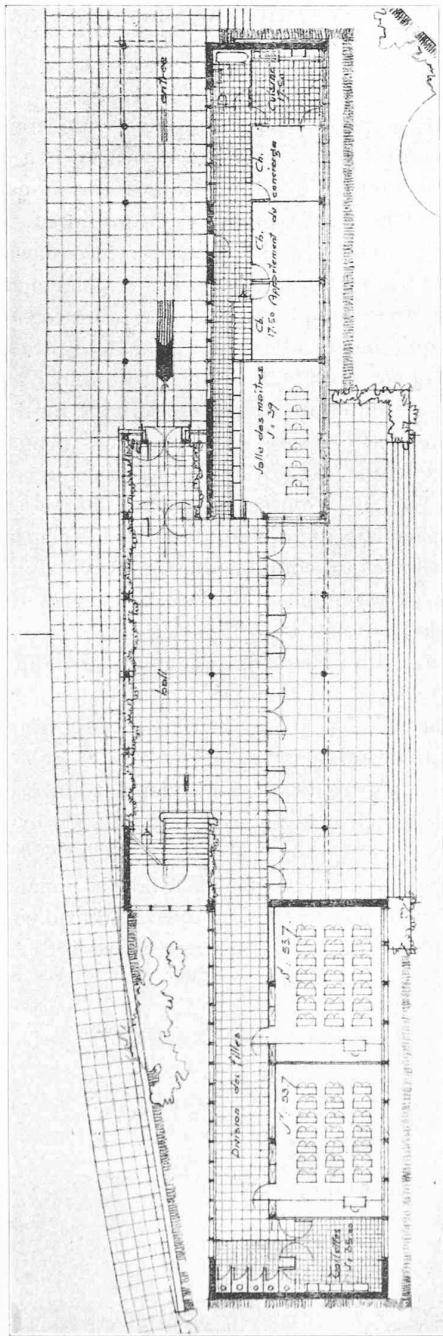
M. F. de Reynold, architecte, à Genève.



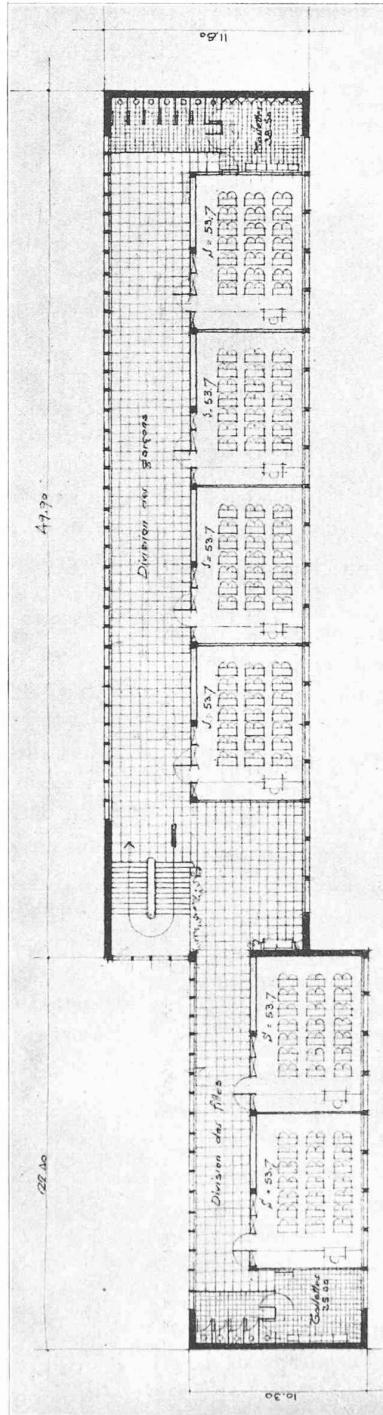
Perspective.

**Jugement du jury.**

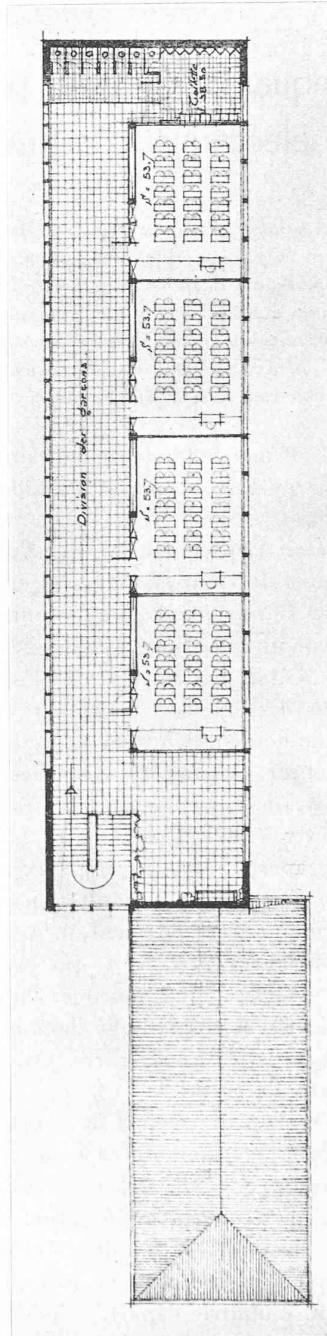
Implantation favorable, mais l'angle N-E du corps principal est trop rapproché de la limite E du terrain. Bon plan clair comme dispositions générales. L'entrée, précédée d'un porche couvert est intéressante, le tambour d'entrée est un peu mesquin. La disposition du logement du concierge pourrait être améliorée. La construction par étapes est facilement réalisable. Le cube est normal. L'architecture est distinguée, atteint au monumental sans artifice. La masse du bâtiment projeté est assez importante pour réaliser, à côté de l'Hôtel de Fribourg, un aménagement satisfaisant au point de vue de l'urbanisme.



Rez-de-chaussée.

1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> étage.

Echelle 1 : 400.

3<sup>e</sup> étage.

## CONCOURS POUR UN BATIMENT D'ÉCOLE, A FRIBOURG

1<sup>er</sup> prix : M. F. de Reynold.

(Suite de la page 117.)

Les concurrents devaient tenir compte du fait que le Conseil communal prévoit la construction du bâtiment en 2 étapes, soit la première partie pour les garçons (12 salles) immédiatement et la deuxième partie pour les filles (6 salles) dans un avenir plus ou moins éloigné.

(A suivre.)

## Cinquantenaire du premier tramway électrique construit en Suisse,

par Paul SCHENK, ingénieur, à Pully.

*Nous nous félicitons d'avoir le privilège de publier, retracée par un ingénieur qui y prit une part éminente, la genèse d'une entreprise de transport qui « fit sensation », il y a un demi-siècle. Et nous nous associons aux hommages que M. Schenk rend à ses promoteurs (dont le plus clairvoyant et le plus entreprenant, M. E. Miauton, vit encore). Les deux curieuses vues qui illustrent cette note sont la reproduction de très vieilles photographies. Réd.*

Le 1<sup>er</sup> mai 1888, on inaugurait à Montreux le tramway de Vevey à Montreux et à Chillon, sur une longueur de 10,4 km.

C'était la première fois que l'on voyait, en Suisse, des voitures de tramway mues électriquement et leur nombre en Europe était alors fort minime et aucune ne circulait sur un aussi long parcours.

Ce n'était pas sans peine ; les initiateurs travaillaient depuis dix ans à sa réalisation et on ne se figure pas la somme de démarches, de conférences, de voyages, d'études et de contrariétés vaincues que représentait cette réalisation, sans compter le travail normal qu'il fallut exécuter.

Un aperçu rétrospectif en fixera l'historique :

En 1878 eut lieu un entretien chez l'ingénieur cantonal Gonin où se rencontraient M. Adolphe Dupraz, de Vevey, et l'ingénieur Mékarsky, qui proposait un tramway de son système, à air comprimé. On convint qu'un tramway serait tout à fait indiqué dans la région de Vevey et de Montreux. Le 31 août 1878, MM. Dupraz et Chaudet sollicitaient de l'Etat la première concession de la Baie de Montreux pour créer la force motrice nécessaire pour les compresseurs d'air de ce tram et pour un ascenseur de Montreux à Glion. Mais dès l'Exposition de Paris, en 1881, M. Miauton, le 14 octobre 1882, se joignait à ces deux Messieurs et faisait prévaloir l'emploi de l'électricité pour le tramway et surtout pour l'éclairage de la région. C'était le départ.

Munis de la concession du cours d'eau, ces trois Messieurs arrêtaient avec l'Etat et les communes intéressées les bases des deux entreprises (tram et éclairage) et, après de laborieux pourparlers, le comité d'initiative, conseillé par M. Aguet, ingénieur, recevait, le 25 mai 1884, la concession fédérale et, le 22 novembre, celle du canton de Vaud avec la prestation de la route cantonale de Vevey à Chillon. Ensuite, en 1885, vinrent, péniblement, les conventions avec les six communes intéressées tant pour le tram que pour l'éclairage. Les concessions

échéant la première en 1959, la seconde en 1935 (S. E.)

Pour le tram, la Compagnie devait entretenir la chaussée jusqu'à 0,25 m du rail, dans les pavages, et à 0,45 m dans le macadam. Les convois ne devaient pas dépasser 9 km à l'heure en ville, et 16 km entre deux. Ils devaient circuler en été de 6 h. 30 à 10 h. du soir, en hiver, de 7 h. 30 à 6 h. du soir (!). Le 14 juin 1886 les 5 concessionnaires constituaient le consortium Dupraz-Roussy et Cie pour construire.

Le 14 août 1886, la Société électrique Vevey-Montreux se constituait, au capital de 1 million souscrit en peu de jours. Le premier Conseil d'administration comprenait MM. Dupraz, président, E. Roussy, vice-président, et MM. H. Chaudet, architecte, E. Miauton, mécanicien, E. Vuichoud, syndic, membres et M. Aguet, ingénieur, devenait le directeur technique. De tous ces laborieux un seul survit et qui porte allégrement la huitantaine (85 ans) : M. Miauton, président actuel du Conseil d'administration. Du personnel technique de l'origine un seul est aussi de ce monde : celui qui écrit ces lignes. Appelé d'urgence, le 1<sup>er</sup> janvier 1887, de la maison Cuénod, Sautter à Genève il fut, comme ingénieur, chargé par M. Aguet, tout spécialement, de l'étude et de l'exécution de l'équipement électrique complet du tramway : dynamos génératrices et réceptrices, de l'aménagement des voitures, électriquement, et de la ligne aérienne.

Les installations techniques comprenaient au début :

*Pour la force motrice hydraulique :*

Un barrage à la cote 701,16 sur la Baie de Montreux, muni des engins de dessablage.

Une canalisation de dérivation à écoulement libre en tuyau de ciment de 0,55 m d'une capacité de 1800 m<sup>3</sup> à l'heure.

Un réservoir de 6000 m<sup>3</sup> de capacité totale à Sonzier. Dimensions extérieures 35 m × 27 m avec 8,30 m d'eau. Réservoir de fatale mémoire, depuis novembre 1888.



Fig. 1. — Ligne de traction et ancienne voiture, à impériale, du tramway Vevey-Montreux. — Année 1888.