

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 111 (1985)  
**Heft:** 17

## **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:** 11.01.2026

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



## Carnet des concours

### Mobilier urbain et murs antibruit

Prix Public Design 1985  
pour étudiants  
Ouverture

Dans le cadre du premier Salon international de l'aménagement et de l'environnement «Public Design 1985», qui aura lieu à Francfort du 5 au 8 octobre, l'Association des architectes allemands (BDA), l'Association des décorateurs allemands (BDIA), l'Association des architectes paysagistes allemands (BDLA), la Fédération des paysagistes et constructeurs de terrains de sport (BGL), le Conseil du design et des formes ainsi que l'Association des stylistes industriels allemands (VDID) organisent un concours d'idées pour étudiants sur les sujets suivants: «Le mobilier urbain» et «Murs et remblais antibruit».

Les solutions proposées doivent être réalisables tant du point de vue financier que du point de vue technique. Elles doivent rechercher des formes nouvelles et un design nouveau pour le mobilier des rues et des halls d'attente, pour les bacs à fleurs, les emplacements publicitaires extérieurs, les systèmes d'information, les murs et les remblais antibruit. Ils doivent satisfaire tout à la fois des

exigences sur le plan des matériaux, de l'esthétique et de l'utilisation. Une somme de 20000 DM est prévue pour le prix «Public Design». Pour le sujet «Murs et remblais antibruit», la Fédération des paysagistes et des constructeurs de terrains de sport (DGL) offre un prix spécial de 1000 DM.

Les prix seront remis le samedi 5 octobre 1985, dans le cadre de l'inauguration officielle de «Public Design 85» par M. Oscar Schneider, ministre fédéral sous le haut patronage duquel est placé le Salon. Une trentaine des travaux proposés sera présentée au Salon «Public Design 85» pour donner aux participants la possibilité de faire la démonstration de leur engagement personnel et de leur qualification devant le public international du Salon et d'établir un dialogue.

Peuvent participer à ce concours les étudiants en architecture, en architecture d'intérieur et en urbanisme ainsi que ceux qui font des études d'architecture paysagiste et de protection des sites et les étudiants en aménagement et stylisme industriels. Les projets doivent parvenir avant le 13 septembre 1985 à la Foire de Francfort (Messe Frankfurt GmbH, z. Hd. Jens Stellmann, Postfach 970 126, D-6000 Frankfurt am Main 97).

## Actualité

### «Rail d'Or» pour le chemin de fer de Braunwald

La distinction «Rail d'Or» qui vient d'être créée a été remise pour la première fois récemment, à Spiez, à l'occasion du 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Association des ingénieurs des chemins de fer fédéraux suisses. C'est le chemin de fer de Braunwald qui a reçu ce prix en récompense de ses efforts en vue d'améliorer les conditions de changements entre sa station aval et celle des CFF.

La distinction «Rail d'Or» est octroyée à qui aura accompli une prestation extraordinaire en vue de promouvoir les transports pu-

blics. Il faut entendre par là des actes destinés à encourager les moyens de transport public de manière durable et plus ou moins visible. Ils doivent en outre offrir la possibilité de les imiter et d'animer de telles actions. Le prix peut être attribué aussi bien à une personne qu'à un groupe de personnes ou à une corporation. C'est le chemin de fer de Braunwald qui l'a reçu pour la première fois.

Braunwald, lieu de villégiature glaronais sans automobiles, est relié depuis 1907 à la vallée de la Linth par un funiculaire. Autrefois, les conditions techniques marginales étaient primordiales, la situation concurrentielle étant sans importance pour le trafic individuel. Une station inférieure fut construite à une centaine de mètres seulement de la ligne des CFF, mais à un demi-kilomètre de la gare de Linthal; la différence d'altitude entre ces deux points était loin de faciliter le déplacement des personnes, comme des marchandises. Au cours des années, de grandes places de parcage furent aménagées à côté de la station inférieure. Un parking en dur suivit en 1969, puis une station supérieure entièrement nouvelle fut solidement ancrée en 1966.

Cette station était déjà considérée comme vétuste dans les années septante. Le nouveau projet fut naturellement conçu au même emplacement. L'avenir ap-

partenait au moyen d'apport approprié: l'automobile. De ce fait, une idée vit timidement le jour, mais obtint rapidement un franc succès: il faut prolonger le tracé du funiculaire et déplacer la station inférieure aux abords de la ligne CFF, tout en créant un nouveau point de croisement pour les deux cabines. C'était certes plutôt au détriment de la construction-parking. Et il y avait lieu, en outre, de construire une nouvelle halte sur la pleine voie des CFF et consacrer d'importantes sommes à cet effet. Quant aux problèmes de coordination, ils furent aussi nombreux.

Les efforts communs de la Confédération et du Canton de Glaris, des communes de Braunwald et de Linthal, mais surtout du chemin de fer de Braunwald et des CFF, ont abouti en 1982 à une installation modèle permettant d'éviter l'intrusion des automobiles dans le lieu de villégiature. Il s'agit d'une chaîne de transport qui comble une lacune, en améliorant les conditions de transbordement des voyageurs. Le jury a choisi parmi plus d'une cinquantaine d'idées proposées cette amélioration exemplaire des conditions de transbordement à la station de Linthal du chemin de fer de Braunwald.

### L'Association des ingénieurs des Chemins de fer fédéraux?

L'Association des ingénieurs des Chemins de fer fédéraux suisses a notamment pour but, selon ses statuts, d'étudier des questions actuelles de transport. Elle est constituée d'universitaires de toutes les facultés, la plupart de ceux-ci étant au service des CFF. L'Association compte quelque 500 membres et fête cette année son 75<sup>e</sup> anniversaire.

### Des machines conquièrent un aéroport sur le désert

La construction du futur aéroport international de Al Ain, à Abou Dhabi, n'est pas une mince affaire, puisqu'il faut déplacer vingt millions de m<sup>3</sup> de sable instable dans un océan de dunes d'une vingtaine de mètres de haut. Pour cette tâche de titan, l'entrepreneur, Consolidated Contractors Company (CCC), a fourni plus de 50 grosses machines Cat - bulldozers, scrapers, chargeurs et niveleuses. D'ici quelques mois neuf millions de m<sup>2</sup> de sable auront été nivelés et compactés au cours de l'étape numéro deux de ce gigantesque et audacieux projet.

Situé à 15 km à l'ouest de Al Ain, ville de 80 000 âmes dans la zone semi-fertile de l'oasis de Buraimi, le nouveau projet donnera le jour au troisième aéroport international de Abou Dhabi. Les sept États qui composent les Emirats arabes unis, dont Abou Dhabi est le plus important, comptent une population indigène et étrangère totale d'à peine 1,2 million. Mais, comme les Emirats jouissent du revenu par habitant le plus élevé du monde, l'énorme volume de fret et de transport aérien qu'en-

gendre cette prospérité justifie la création d'un nouvel aéroport. Ce gigantesque complexe aéroportuaire, qui devrait être terminé à fin 1987, pourra traiter à tout instant 500 passagers à l'arrivée et au départ, avec une capacité annuelle estimée à 400 000 passagers au cours des cinq premières années.

Ce qui distingue le projet de Al Ain, c'est cette désespérante mer de sable. Fort heureusement, l'entrepreneur arabe qui est chargé de ce projet travaille depuis plus de trente ans dans les pays de la péninsule arabique, de sorte que le calendrier des travaux a pu être respecté pour le dégagement et le nivelage.

La Société CCC s'est acquittée avec brio de nombreux projets importants et prestigieux ces dernières années. On citera notamment le port de commerce de Djoubail, l'usine de dessalement de Djeddah III, l'Université du pétrole et des minéraux de Dhahran et le superbe viaduc de Riyadh, en Arabie saoudite; le port de Mina Zayed, le centre omnisports de Zayed et la centrale de Um Al Nar à Abou Dhabi; l'énorme usine d'engrais du Kowait et plusieurs grands axes routiers nouvellement créés dont celui qui relie Nizwa à Thamarit à Oman. Pour ce qui concerne le projet de l'aéroport de Al Ain, d'un montant de 35 millions de dollars, CCC travaille en collaboration avec la société locale Al Muhairy.

A tous les points de vue, le déplacement de 20 millions de m<sup>3</sup> de sable et le nivelage de 9 millions de m<sup>2</sup> représente un aménagement de très grande envergure. Or, aucun service n'est prêt, dans le domaine, à déboursier des sommes aussi importantes sans de très bonnes raisons. Si le choix s'est porté sur cet emplacement - en dépit des difficultés et du coût liés à l'arasage des dunes - c'est que l'on disposait d'une superficie suffisante et parce que les conditions météorologiques et topographiques locales conviennent bien de façon générale à l'exploitation d'un grand aéroport international, toute l'année durant.

### Parc des machines

Tout projet de terrassement CCC se singularise par l'importance du matériel Cat utilisé, matériel auquel cette société fait confiance depuis pratiquement ses premiers débuts. Le projet de Al Ain ne déroge pas à cette règle, tant il est vrai qu'on y compte une douzaine de nouveaux tracteurs Cat de la Série L - huit D8L et quatre D9L - ainsi que dix nouveaux scrapers 631D. A cela s'ajoutent 32 modèles Cat moins récents déjà utilisés sur d'autres chantiers CCC: trois tracteurs D8K et trois tracteurs D9H, huit 631D, six chargeurs 966 et une douzaine de niveleuses.

D'autres machines travaillent dans les dunes, dont une quarantaine de tombereaux Mercedes, une quinzaine de rouleaux autopulseurs Dynapac et Vibromax, une douzaine de citernes d'arrosage, deux camions citer-

### Jury

MM. H. Brändli, professeur, Institut pour la planification du trafic et la technique des transports à l'EPF, Höggerberg, Zurich; P. Cavaleri, ingénieur en chef de la Division des travaux près la direction d'arrondissement CFF I, Lausanne; T. Lüchinger, gérant du Service d'information pour les transports publics LITRA, Berne; P. Scheidegger, directeur des Transports régionaux Berne-Soleure RBS, Worblaufen; W. Baumgartner, membre du comité central de l'Association des ingénieurs des CFF, direction générale CFF, Berne.