Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 76 (1950)
Heft: 21

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: 11.07.2025

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

conducteur circule à la vitesse prescrite, il roule avec une très grande sécurité. La vitesse maximum autorisée semble être de 60 MPH (100 km/h.). Dans la ville de New-York, elle est de 25 MPH (40 km/h.).

Conclusions

Regrettant de n'avoir pu entrer dans plus de détails, il me paraît pouvoir tirer de ce voyage aux U. S. A. les règles générales suivantes :

La différence d'échelle entre nos deux pays demande que nous ne copiions pas servilement les réalisations des U. S. A., mais que, si nous adoptons leurs idées, nous les adaptions à nos besoins.

Il n'existe pas aux U. S. A. une doctrine unique pour la question routière ; le Gouvernement fédéral publie des directives dont l'esprit est respecté.

Au point de vue technique de la construction routière, de par l'application des expériences et méthodes américaines, nous ne sommes pas en retard. Avec la différence qu'aux U. S. A. le constructeur cherche plutôt l'espace qu'une qualité et une finition extrêmes.

Mais nous avons beaucoup à apprendre concernant la régulation du trafic et la signalisation, qui doivent faciliter le conducteur et non lui poser des problèmes à résoudre. En principe, les voies de circulation sont toujours libres, les obstacles latéraux ou de front sont éliminés.

Au point de vue tourisme, souvenons-nous que l'Américain fait corps avec son auto. Il y mange, y boit, y dort, s'y divertit : il existe en plein air des cinémas pour automobilistes.

En résumé, l'Américain raisonne *auto*, nous raisonnons *piétons*.

A la suite de ce voyage, j'ai tiré les conclusions personnelles suivantes, pour ce qui concerne notre pays :

En moyenne, et à l'exception des grandes liaisons, nos routes sont d'une qualité équivalente à celles des U. S. A.

Mais la circulation routière, en dépit des entraves, va encore se développer — sans arriver toutefois à la densité américaine — et se concentrer dans les grandes villes.

Il faudra un jour ou l'autre écouler ce trafic, et pour cela faire une distinction marquée entre routes principales et secondaires.

Les grands centres doivent être reliés par des liaisons de construction homogène permettant une vitesse constante de 70 à 80 km/h. En effet, on va plus vite en circulant à une vitesse constante de 80 km/h. qu'en roulant quelques minutes à 120 km/h., puis quelques instants à 25 km/h. Il faut donc, pour les liaisons principales, sortir des localités, libérer les voies de circulation, faciliter celle-ci par une réglementation du trafic et une signalisation parfaite et exclure sans hésitation la construction de routes à trois voies.

Les touristes étrangers, américains en particulier, tiendront à garder leurs habitudes s'ils passent chez nous. Notre tourisme demande donc qu'ils puissent circuler ici avec les mêmes facilités qu'ailleurs. Il faut donc leur offrir à peu près le même confort, sinon ils éviteront notre pays. Et rappelons-nous, à ce sujet, que l'on admire mieux le paysage en roulant à 80 km/h. sans obstacles qu'à 25 km/h. sur une route encombrée.

Je tiens, pour terminer, à exprimer ma gratitude à mon chef, à la compréhension duquel je dois ce voyage si intéressant, et à mes amis américains pour leur dévouement et l'amabilité de leur accueil.

Nouveau bâtiment de la Banque cantonale du Valais, à Brigue

CONCOURS D'ARCHITECTURE

Extrait du règlement

En avril 1950, la Banque cantonale du Valais ouvrit un concours pour l'étude d'un projet de bâtiment administratif et locatif à Brigue. Ce concours était ouvert à tous les architectes établis dans le canton du Valais.

Le jury était composé de MM. K. Schmid, architecte, Sion, président ; O. de Chastonay, directeur de la banque ; M. Zermatten, professeur ; P. Reverdin, architecte, à Genève ; J. Iten, architecte, à Sion. (Suppléant : M. Schmid, architecte, à Veytaux.)

Extrait du rapport du jury

Le jury s'est réuni à Brigue les 25 et 26 juillet 1950. Vingt-trois projets avaient été présentés dans le délai prescrit.

Après un premier examen des projets, le jury fixe les critères d'appréciation suivants :

a) Utilisation du terrain et implantation du bâtiment ;
b) Disposition des locaux de la banque (rez-de-chaussée et sous-sol) ;
c) Disposition des bureaux et des étages ;
d) Architecture ;
e) Cube.

Il procède ensuite à une appréciation générale des travaux présentés.

L'espace limité dont dispose la Banque cantonale exclut à peu près toute fantaisie dans l'implantation du bâtiment. La plupart des architectes ont considéré avec raison qu'il fallait, dans la mesure du possible, donner la plus grande importance à la façade sur rue, même si cette solution ne va pas dans le sens de la meilleure utilisation de la lumière. Le jury considère que c'est une erreur de négliger la façade ouest en faveur de la façade sud, ceci en dépit de certains avantages qu'offre une disposition en profondeur.

Par ailleurs, certains concurrents ont cru utile d'adopter une « architecture » rappelant les édifices voisins. Ces édifices, étant de mauvaise époque, ne sauraient imposer leurs formes aux constructions nouvelles.

Enfin, le jury regrette que plusieurs projets s'inspirent par trop manifestement des bâtiments construits par la Banque cantonale à Martigny et à Sierre.

Néanmoins, le jury constate avec satisfaction que les projets sont, dans l'ensemble, intéressants et fort bien présentés.

Lors d'un premier tour d'élimination, cinq projets non conformes aux dispositions du règlement sont écartés.

Au deuxième tour, sont éliminés neuf projets dont l'architecture et la disposition générale sont insuffisantes — ou dont certains éléments ne sont pas conformes aux dispositions du programme.

Au troisième tour, sont éliminés quatre projets qui, tout en possédant d'évidentes qualités, se condamnent par des fautes trop apparentes d'architecture ou de disposition intérieure.

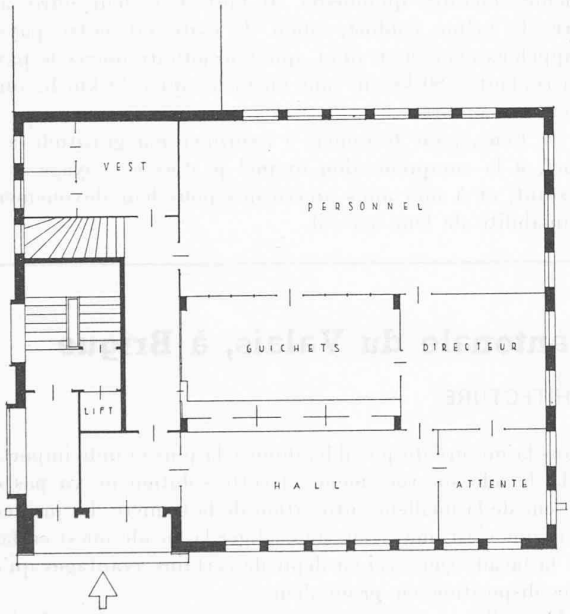
Le second jour de ses séances, le jury réexamine tous les projets en détail, réétudie le classement déjà établi ; aucune modifi-

(Suite page 289).

CONCOURS POUR LA CONSTRUCTION D'UN BATIMENT DE LA BANQUE CANTONALE DU VALAIS, A BRIGUE

1er prix, projet « Simplon » : M. *R. Tronchet*, architecte, à Sion.

Perspective.



Jugement du jury :

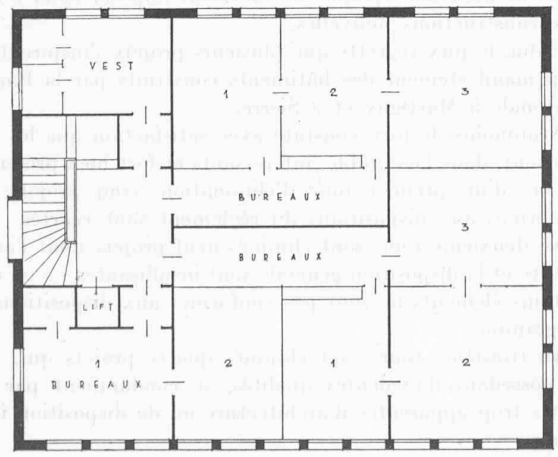
Utilisation du terrain : judicieuse.

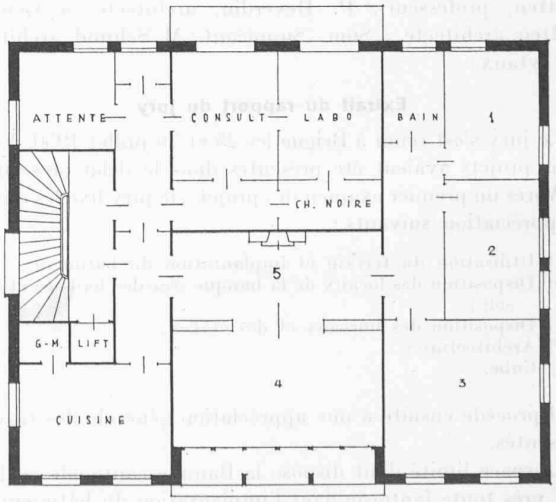
Disposition des locaux de la banque (rez et sous-sol) : l'entrée jumelée appartement et banque n'est pas heureuse. Pour le reste simple et acceptable.

Disposition des bureaux et des étages : il est regrettable que le vestiaire soit extérieur aux bureaux. La disposition des troisième et quatrième étages pourrait être améliorée.

Architecture : fort bon volume. Façade principale tranquille et harmonieuse, sans monotonie. L'ensemble plaît par une très heureuse répartition des pleins et des vides.

Cube : trop réduit, mais permet une amélioration des locaux.

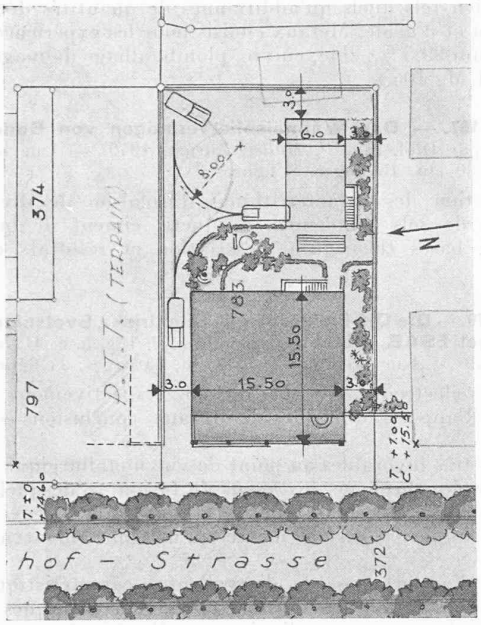




Plans du rez-de-chaussée, 1er et 2e étage. Echelle 1 : 200.

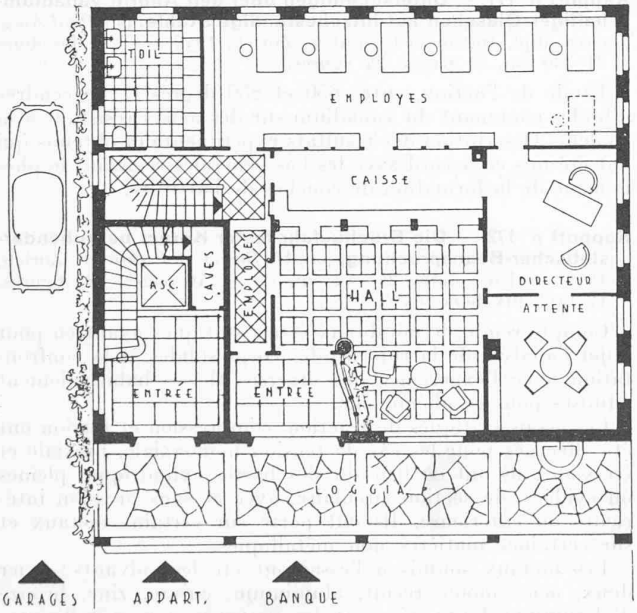
CONCOURS POUR LA CONSTRUCTION D'UN BATIMENT DE LA BANQUE CANTONALE DU VALAIS, A BRIGUE

2e prix, projet « Monte Leone I » : MM. *Burgener*, architectes, à Sierre.



Situation. Echelle 1 : 700.

Perspective.



← Plan du rez-de chaussée. Echelle 1 : 200.

Jugement du jury :

Utilisation du terrain : judicieuse.

Disposition des locaux de la banque (rez et sous-sol) : bonne solution.

Disposition des bureaux et des étages : satisfaisante.

Architecture : si l'idée d'une entrée couverte est heureuse, la réalisation n'est pas entièrement satisfaisante. La façade principale est tranquille quoique sans grande originalité. La façade nord n'est pas harmonieuse.

Cube : normal.

cation n'est apportée aux décisions provisoires prises la veille.

Puis il passe à l'étude des six projets qui restent en présence et en rédige une critique détaillée. Le jury décide d'attribuer trois prix et d'acheter deux projets.

Les 7500 fr. prévus pour les prix sont répartis comme suit : Premier prix, 3000 fr. ; deuxième prix, 2500 fr. ; troisième prix, 2000 fr.

Après ultime délibération et vote, le jury attribue des prix comme suit : 1er prix, projet *Simplon* ; 2e prix, projet *Monte Leone I* ; 3e prix, *Wasenhorn*. Sont achetés : Projet *Avenue*, 600 fr. ; *Furka*, 400 fr.

En vertu des articles 40 et 41 des Principes de la S. I. A., le jury déclare qu'aucun projet ne peut être exécuté tel qu'il a été présenté.

En conséquence, il n'attribue pas le mandat d'exécution.

Le jury procède ensuite à l'ouverture des enveloppes cachetées. Elles relèvent les noms suivants :

1er prix, projet « Simplon » : M. *Robert Tronchet*, Sion.

2e prix, projet « Monte Leone » : MM. *Burgener*, Sierre.

3e prix, projet « Wasenhorn » : M. *Joseph Bruchez*, Sion.