

Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **48 (1922)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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 d'idées pour l'établissement d'un plan d'avenir de la Commune de Monthey.

Rapport du Jury.

(Suite et fin)¹

Monthey. — Ce projet est caractérisé par un réseau de voies de grande circulation clairement établi. Le nouveau quartier prévu au nord des voies ferrées dans la prolongation de l'avenue de la gare, est d'une composition trop recherchée et artificielle. La liaison du centre au quartier nord-ouest n'est pas suffisante et le nouveau tracé pour la route d'Illiez semble superflu. Par contre le débouché sur la Place des routes d'Illiez et de Collombey est bon, quoique les démolitions qu'il entraîne soient trop importantes.

Les aménagements prévus dans la vieille ville lui enlèvent beaucoup de son caractère et ne sont pas heureux. L'ordonnance de la Place est complètement détruite.

La gare du tramway est insuffisamment étudiée. La place de foire et la place des sports ainsi que le stand sont bien situés et ordonnés avec goût. Il est regrettable que les abattoirs soient placés si près des habitations. Le choix de l'emplacement du cimetière en bordure d'une route importante est critiquable.

Les zones d'habitations et d'industries ne sont pas assez clairement délimitées (fig. 4).

Marmettes. — Ce projet est caractérisé par un réseau de voies nouvelles bien établi et par des communications générales judicieuses. L'artère qui relie la route de Saint-Maurice à celle de Collombey présente un tracé excellent, aux débouchés bien étudiés.

Celle qui relie le centre au passage sous voie est également claire et établie de manière à ne pas entraîner la démolition d'immeubles importants; par contre, la liaison du centre de la ville au quartier nord-ouest par le passage sur voie, manque de continuité.

La correction du débouché sur la place, des routes d'Illiez et de Collombey, est très heureuse; elle entraîne cependant la démolition de plusieurs constructions de valeur. Il eût été possible en étudiant de plus près la solution proposée, d'arriver à une disposition moins onéreuse.

L'aménagement de la partie nord-ouest de la ville est le point faible du projet. L'auteur a cherché à cet endroit une composition symétrique qui lui impose des tracés de rues convergentes, morcelant le terrain de façon malencontreuse.

Les zones d'habitations et les zones industrielles sont peu claires. Les aménagements proposés dans la vieille ville sont peu intéressants. Les rues nouvelles obtenues par la démolition de nombreux immeubles sont trop importantes et d'une utilité contestable dans bien des cas.

Le nivellement de la colline du Château-Vieux serait regrettable. Cependant le projet d'aménagement de la station de tramway et de la place publique attenante est très séduisant. Il est regrettable qu'il entraîne cependant la disparition d'un bâtiment neuf et qu'il soit de ce fait d'une réalisation coûteuse.

Les abattoirs et le four à incinérer les ordures sont judicieusement placés. L'ordonnance de la place des sports et des promenades est très bonne, par contre l'emplacement de la place de foire n'est pas heureux.

Il est regrettable aussi que le cimetière soit placé en bordure d'une des routes principales. Ce projet eût gagné à être présenté d'une façon plus technique et plus simple (fig. 5).

Le classement est établi comme suit :

1 ^{er} rang	Motto	: « Raclette ».
2 ^{me} »	»	« Radial ».
3 ^{me} »	»	« Monthey ».
4 ^{me} »	»	« Marmettes ».
5 ^{me} »	»	« Avenir ».
6 ^{me} »	»	« Qui vivra verra ».
7 ^{me} »	»	« Vers la Gare ».
8 ^{me} »	»	« Valais ».

Le jury décide de ne pas décerner de premier prix, aucun des projets n'étant entièrement satisfaisant et de répartir la somme mise à sa disposition de la manière suivante :

2 ^{me} prix	Fr. 2100	au projet	: « Raclette ».
3 ^{me} prix	» 2000	»	« Radial ».
4 ^{me} prix	» 1800	»	« Monthey ».
5 ^{me} prix	» 1700	»	« Marmettes ».
6 ^{me} prix (ex æquo)	» 1200	»	« Avenir ».
7 ^{me} prix (ex æquo)	» 1200	»	« Qui vivra verra ».
7 ^{me} prix	» 1000	»	« Vers la Gare ».

L'ouverture des enveloppes fait connaître les auteurs des projets primés qui sont :

2^{me} prix : MM. J. U. Dèbély et G. Robert, architectes à la Chaux-de-Fonds.

3^{me} prix : MM. E. Grindat, architecte et P. Schmidhauser, ingénieur à Lausanne.

4^{me} prix : MM. J.-H. Verrey et H. Verrey, architectes à Lausanne et M. Vuilloud, géomètre à Collombey.

5^{me} prix : MM. M. Polak et A. Hoch, architectes à Montreux et M. Gardiol, ingénieur à Lausanne.

6^{me} prix : M. Ch. Thévenaz, architecte à Lausanne.

Id., ex æquo : M. E. Alb. Favre, architecte et professeur à Genève.

7^{me} prix : M. Adrien Delacoste, géomètre à Monthey.

Rectification. — L'auteur du projet « Radial » est M. Grindat et non Gindrat, comme nous l'avons imprimé par erreur dans notre dernier numéro. Réd.

Sur l'emploi des explosifs à base d'air liquide,

par P. R. DE WILDE, ingénieur chimiste, administrateur de la Société suisse des Explosifs, Gamsen-Brigue.

Au cours de la guerre de 1914-1918, la réquisition de tous les explosifs civils et militaires pour le besoin des armées, avait amené chez les Centraux une si grande pénurie d'explosifs pour les mines, carrières et travaux publics, qu'ils durent, talonnés par le besoin, ressusciter les explosifs à l'air liquide.

Nous écrivons ressusciter — il semble en effet qu'après les nombreux essais aux résultats défavorables exécutés un peu partout dans les premières années de notre siècle, on eût renoncé complètement à cette application, si intéressante au point de vue théorique, de notre atmosphère liquéfiée.

Déjà vers la fin du XIX^e siècle, les propriétés explosives du mélange air liquide-corps hydrocarboné (suie, sciure de bois, etc.) étaient connues, et plus d'un lecteur se souviendra du retentissant insuccès que rencontrèrent les expériences de la Société Linde, lorsqu'elle voulut introduire l'emploi des explosifs à l'air liquide au tunnel du Simplon, en 1899.

En 1912, 1913 et 1914, les ingénieurs Kowatsch et Baldus essayèrent à nouveau, dans plusieurs houillères allemandes, et sur une grande échelle, l'emploi de l'explosif oxygène liquide-corps hydrocarboné, mais leurs tentatives demeurèrent encore sans succès.

¹ Voir *Bulletin technique* du 4 février 1922, p. 33.

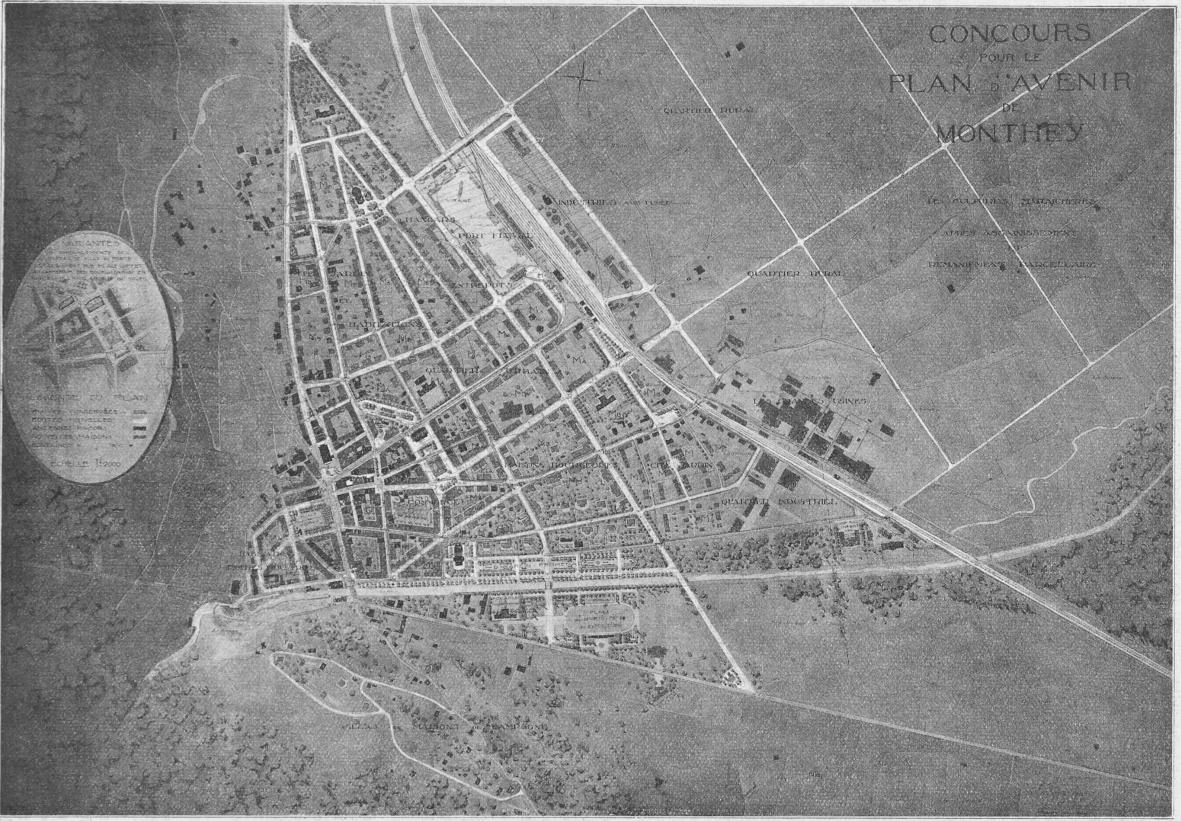


Fig. 5. — Vainc. prix : projet « Marmettes » de MM. *Podak* et *Loch*, architectes à Montreux et *Garidal*, ingénieur à Lausanne.
Echelle 1 : 12 000.