

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **74 (1948)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Concours d'idées pour le

Raccordement du Canal transhelvétique au lac Léman

Etablissement d'un plan directeur de la région Morges—Ouchy—Vufflens-la-Ville

Extrait du programme

En été 1947, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin ouvrait, avec l'appui du Service fédéral des eaux, du Département des travaux publics du canton de Vaud, des Municipalités des villes de Lausanne, Morges et Renens, un concours d'idées pour obtenir des propositions relatives au raccordement du canal transhelvétique au Léman et à l'établissement d'un plan d'aménagement de la région.

Les buts du concours étaient précisés comme suit :

a) Déterminer le tracé et le profil en long de la voie navigable dans la région comprise entre Vufflens-la-Ville et les rives du lac Léman entre Morges et Ouchy-Lausanne.

Les concurrents ont la possibilité de combiner la voie navigable avec la canalisation de la Venoge.

b) Etablir le projet du port fluvial de la région de Lausanne pour une capacité de trafic annuel de 1 million de tonnes. Il pourra servir de port de transbordement pour les régions voisines.

Un port d'intérêt local sera prévu pour la ville de Morges avec un tonnage annuel de 50 000 tonnes; il pourra être incorporé éventuellement à celui de la région de Lausanne.

La longueur des quais sera calculée sur la base d'une capacité de transbordement de 500 tonnes par an et par mètre courant de quais.

c) Etudier les raccordements des bassins aux réseaux ferroviaires et routiers en tenant compte des plans d'aménagements existants, des projets d'urbanisme, des plans d'extension cantonaux et communaux, des projets de voies ferrées, routes, etc.

d) Etablir un plan d'aménagement de la région Morges—Ouchy—Vufflens-la-Ville délimitant les zones industrielles, agricoles, d'habitation, d'agrément, ainsi que les réserves naturelles.

L'esthétique de la zone des rives du Léman entre Morges et Ouchy sera sauvegardée dans la plus grande mesure possible.

Il était en outre stipulé :

Seront seules considérées comme satisfaisantes les solutions tenant compte également des nécessités des autres moyens de communication, en particulier des projets établis par la Société suisse des routes automobiles pour les routes de grandes communications.

Seront à considérer également les projets élaborés par les C. F. F. pour l'agrandissement de l'importante gare de triage de Renens et pour une ligne reliant le futur aéroport de Lausanne-Ecublens à la dite gare de triage. Il en sera de même pour le projet établi pour l'aéroport d'Ecublens qui ne pourra être déplacé, trop de facteurs ayant décidé du choix de son emplacement.

Les ouvrages de navigation (canal, port et écluses) seront conformes aux gabarits des normes du Service fédéral des eaux, les chalands seront du type automoteur de 900 tonnes de charge utile.

Le concours était ouvert :

a) aux personnes physiques de l'art, de nationalité suisse, ayant leur domicile en Suisse depuis une date antérieure à l'ouverture du concours;

b) aux personnes morales de l'art qui ont leur siège principal en Suisse et qui sont inscrites au Registre du commerce depuis une date antérieure à l'ouverture du concours;

c) aux communautés de personnes de l'art dont chacune satisfait aux conditions énumérées sous lettre a ou b.

Les directives communiquées aux concurrents étaient libellées comme suit :

Le tracé proposé pour l'extrémité sud du canal navigable du Rhône au Rhin doit tenir compte des nécessités des communications de cette région et en particulier des installations existantes ou projetées pour la voie ferrée, la route et le trafic aérien.

La disposition des paliers permettant de franchir la dénivellation comprise entre Vufflens-la-Ville et le lac Léman sera adaptée aux conditions locales. De toute façon, les croisements du canal avec le rail et la route devront être établis en appliquant les gabarits imposés pour ces trois modes de transport.

Une attention toute spéciale sera accordée à une bonne jonction du ou des ports avec les réseaux ferroviaires et routiers. Une gare

spéciale sera prévue pour les ports si les dispositions du projet l'exigent, à moins que la proximité d'une importante gare existante, susceptible d'être développée pour le trafic supplémentaire dû aux transbordements, permette de l'éviter.

Les voies ferrées et routes desservant le port ne devront pas croiser à niveau les artères existantes ou projetées.

L'emplacement choisi pour la plateforme des ports doit permettre une extension ultérieure de toutes les installations et se prêter à l'établissement d'entreprises industrielles et commerciales.

En établissant leur plan d'aménagement régional, les concurrents indiqueront d'une façon claire les zones à réserver pour l'industrie, les services publics, les habitations, l'agriculture, les emplacements de sports, les îlots de verdure, les réserves naturelles, etc., etc.

La solution proposée doit, non seulement répondre aux règles du génie civil, mais aussi coordonner au mieux les exigences de la navigation, de l'écoulement des eaux, des communications terrestres ainsi que de l'urbanisme et de l'esthétique.

Les ponts mobiles ne sont pas admis.

Chaque concurrent ne présentera qu'un projet à l'exclusion de variantes. Le jury appréciera aussi les projets remis au point de vue de leur valeur économique.

Il n'est pas demandé de devis aux concurrents.

Il était mis à la disposition du jury une somme de 25 000 fr. pour prix, au nombre de six au maximum. Le premier prix devait être de 5000 fr. au minimum.

Extrait du rapport du Jury

Le jury, composé de MM. J. Peitrequin, président, ingénieur, Lausanne; A. André, architecte, Morges; H. Blattner, ingénieur, Zurich; J. Favarger, architecte, Lausanne; W. Martin, ingénieur, Lausanne; Ch. Pelet, ingénieur, Lausanne; A. Stucky, ingénieur, Lausanne; suppléants, MM. A. Studer, ingénieur, Neuchâtel; Ed. Virieux, architecte, Lausanne, s'est réuni les 1^{er}, 2, 3 et 8 juin 1948, à Lausanne. Il constate que quinze projets ont été remis dans le délai prescrit.

Lors d'un premier tour d'élimination le jury écarte un projet manifestement insuffisant. Lors d'un second tour il écarte sept projets contenant de graves erreurs de conception ou insuffisamment étudiés.

Les sept projets restants font ensuite l'objet d'une critique qui porte sur les points suivants :

- 1^o navigation : a) canal, b) port;
- 2^o communications générales : a) routières, b) ferroviaires;
- 3^o communications locales : a) routières, b) ferroviaires;
- 4^o tracé des zones et aménagement des rives;
- 5^o économie du projet.

Lors de sa troisième séance le jury décide de classer ces projets comme suit : 1^{er} rang, projet 13 457; 2^e rang, projet 621 348; 3^e rang, projet 13 294; 4^e rang, projet 85 941; 5^e rang, projet 63 748; 6^e rang, projet 13 579; 7^e rang, projet 46 180.

Conformément aux principes S. I. A., le jury passe encore une fois en revue tous les projets. Il constate qu'aucun changement ne peut être apporté aux éliminations et au classement. Il décide de répartir, en quatre prix comme suit, le montant mis à sa disposition : 1^{er} rang, 7500 fr.; 2^e rang, 7000 fr.; 3^e rang, 5500 fr.; 4^e rang, 5000 fr.; total des prix : 25 000 fr.

Lors de sa quatrième séance, le jury, après avoir adopté son rapport, procède à l'ouverture des enveloppes qui révèlent les noms des auteurs primés :

1^{er} prix, projet 13 457 : MM. G. et A. Lerch, architectes, Lausanne et Morges.

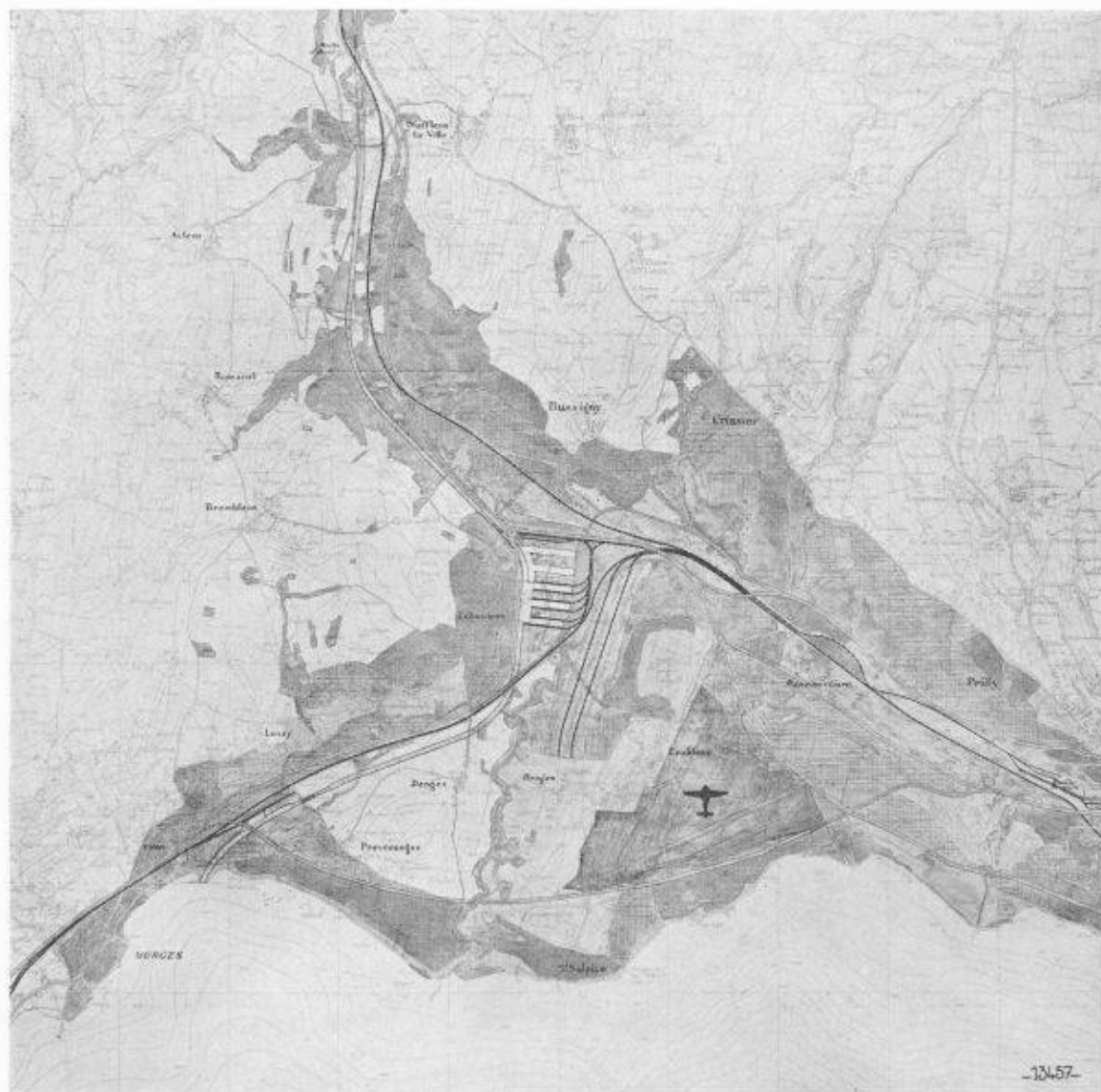
2^e prix, projet 621 348 : M. H. B. Pfister, ingénieur, Pratteln (Bâle).

3^e prix, projet 13 294 : MM. J. Waldvogel, ingénieur, Thalwil, et G. Catella, architecte, Zurich.

4^e prix, projet 85 941 : M. W. Weber, ingénieur, Vevey.

**CONCOURS D'IDÉES POUR LE RACCORDEMENT DU CANAL TRANSHÉLVÉTIQUE AU LAC LÉMAN
ET L'ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGES—OUCHY—VUFFLENS-LA-VILLE**

1^{er} prix, projet « 13 457 », MM. G. et A. Lerch, architectes, à Lausanne et Morges.



Plan des zones et circulation. — Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury

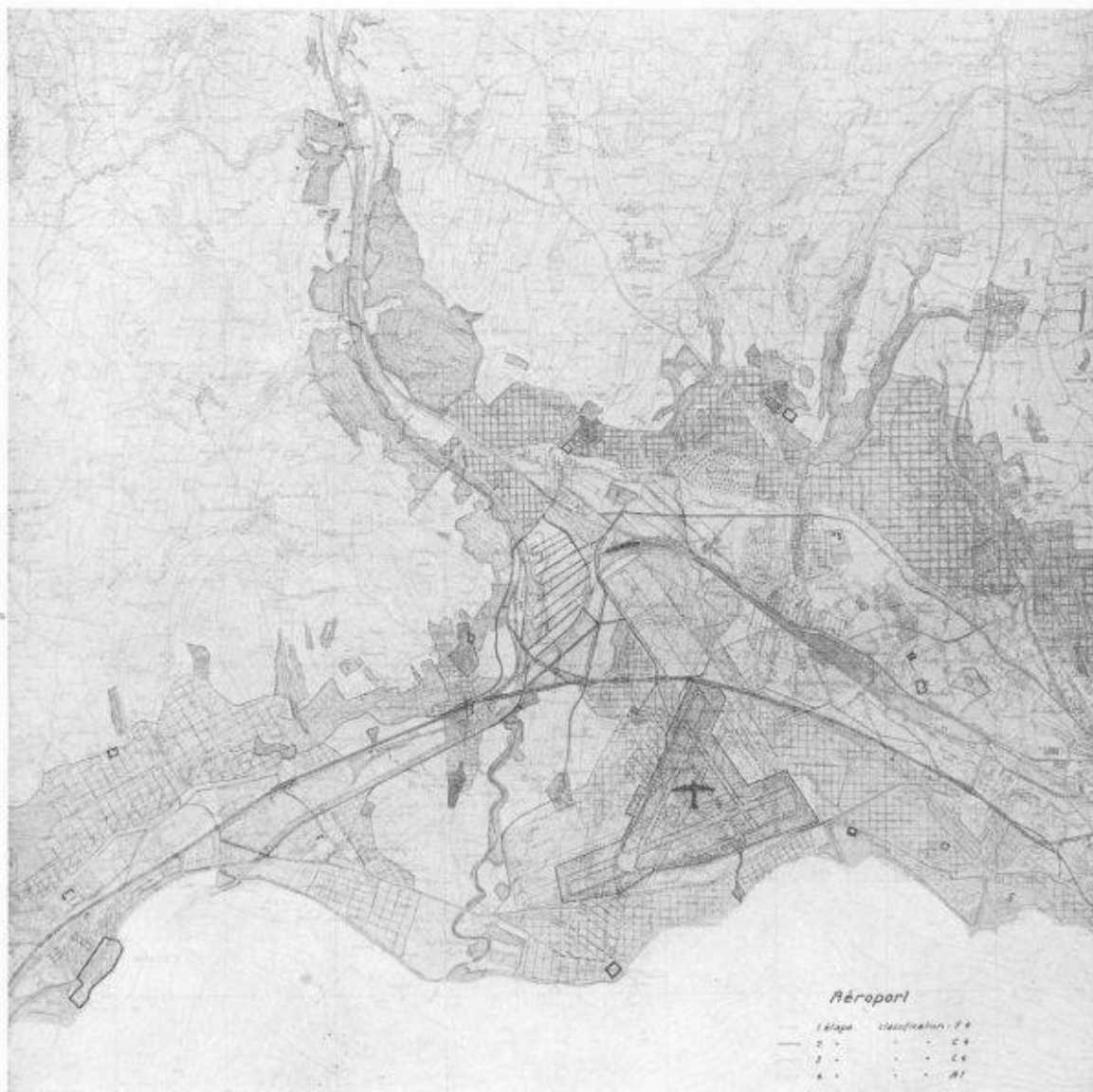
Le canal a l'avantage d'être hors du tracé de la Venoge et de déboucher dans le lac en un point abrité. L'emplacement du port est bien choisi. Les darses sont bien placées, à l'écart du trafic du canal. Une place suffisante est réservée à l'extension. Le projet ne prévoit que des ouvrages d'art de dimensions normales, correspondant à l'importance du problème posé. Le projet n'impose le déplacement d'aucune voie C. F. F. principale existante. Les voies d'accès au port sont bien tracées. La disposition des zones à proximité du lac est heureuse. Il eût fallu placer les darses obliquement par rapport à l'axe du canal, afin de faciliter l'accès des bateaux et celui des voies de chemin de fer. On eût ainsi évité de mordre trop fortement dans la colline.

La création d'un port pour Morges est superflue, étant donné la proximité du port principal. Le tracé du détournement de la Venoge dans la région du port n'est pas satisfaisant et devrait être étudié plus soigneusement, notamment au point de vue du charriage. La gare du port est mal placée. Le point de liaison entre les routes desservant le port et la zone industrielle d'une part et les voies de grand transit, d'autre part, est insuffisamment étudié. La création d'une vaste zone agricole non destinée à l'habitation, dans la région Denges-Préverengs, n'est pas justifiée. La zone industrielle pourrait être avantageusement prolongée en amont dans la vallée de la Venoge, région qui ne convient guère à l'habitation.

La présentation du projet laisse un peu à désirer ; les dessins sont trop sommaires. Du point de vue de la navigation, le projet présente quelques défauts de détail, qui d'ailleurs peuvent se corriger aisément. En revanche, les accès, les circulations et la distribution des zones sont très satisfaisants.

CONCOURS D'IDÉES POUR LE RACCORDEMENT DU CANAL TRANSHÉLVÉTIQUE AU LAC LÉMAN
ET L'ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGES—OUCHY—VUFFLENS-LA-VILLE

2^e prix, projet « 621 348 », M. H. B. Pfister, ingénieur, à Pratteln.



Plan des zones et circulation. Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury

L'emplacement et la disposition du port sont bons. Le projet n'impose pas la modification des voies principales C. F. F. La gare du port est bien placée. L'utilisation de la voie navigable pour l'écoulement de la Venoge présenterait probablement des inconvénients. Au point de vue circulation générale, ce projet présente l'avantage de diminuer le développement kilométrique du réseau routier, mais le tracé de la route Morges-Lausanne conduit à des démolitions importantes aux abords de la ville de Lausanne et à des travaux d'art considérables dans la région du port. Ce tracé ne permet pas une exécution par étapes, ce qui serait le cas pour une artère se rapprochant de la route actuelle.

Les liaisons entre les différents quartiers de Lausanne et la voie de grand trafic du Simplon ne sont pas très heureuses. Les communications et les accès routiers du port sont compliqués et mal étudiés. La création, entre Lausanne et Morges, d'une vaste zone agricole non destinée à l'habitation n'est pas satisfaisante. Les zones industrielles aux abords du port sont trop peu développées; elles devraient être prolongées en amont dans la vallée de la Venoge, région qui ne convient guère à l'habitation. La présentation du projet est bonne. Les ouvrages de navigation sont bien conçus. En revanche, les accès, les communications routières et la distribution des zones présentent des défauts.

**CONCOURS D'IDÉES POUR LE RACCORDEMENT DU CANAL TRANSHÉLVÉTIQUE AU LAC LÉMAN
ET L'ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGES—OUCHY—VUFFLENS-LA-VILLE**

4^e prix : projet « 85 941 », M. W. Weber, ingénieur, à Vevey.



Plan des zones et circulation. Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury

Le port est bien étudié. Les voies de raccordement C. F. F. sont bien tracées. Le projet n'impose pas une modification des voies principales C. F. F. L'utilisation de la voie navigable pour l'écoulement de la Venoge présenterait probablement des inconvénients. Le petit bassin d'accumulation est sans utilité. Le point choisi pour le débouché du canal dans le lac est moins abrité qu'il ne le serait dans la région de Morges.

Sur un certain tronçon, une seule rive de la Venoge est canalisée, ce qui présenterait certains inconvénients du point de vue navigation. Le réseau routier est mal conçu. La gare du port devrait être située plus au nord, afin d'éviter un rebroussement. Les zones destinées à l'habitation entre Lausanne et Morges sont insuffisantes. La zone agricole, non destinée à l'habitation, entre Denges et Renges, est tout à fait superflue. La zone industrielle devrait être développée en amont plutôt qu'en aval dans la vallée de la Venoge. La présentation du projet est bonne.