

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 56 (1930)
Heft: 9

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

de paix ce matériel serait à la disposition des entreprises et des administrations et rendrait de précieux services dans les travaux de construction ou de réparation des communications routières et ferroviaires ainsi que pour des exercices militaires. Nos ateliers de construction de ponts qui souffrent souvent du chômage, obtiendraient ainsi du travail.

Nous attirons seulement l'attention sur l'interruption de la ligne près de Buchs (fig. 18a) qui n'aurait pas pu être réparée convenablement avec nos moyens. Nous recommandons donc vivement que le matériel de ponts provinciaux de notre pays soit complété dans une mesure suffisante. Ces ponts démontables seraient considérés en premier lieu, je le répète, comme faisant partie de notre équipement économique, mais ils représenteraient aussi un instrument puissant et de très grande valeur pour notre défense nationale. Il faudrait, bien entendu, examiner avec un soin extrême la question du système à adopter. Pourtant j'incline à croire que mes anciennes propositions mériteraient de retenir sérieusement l'attention. Ce système (voir introduction) offrirait de grands avantages à cause de ses membrures résistantes à la flexion, qualité spécialement requise pour les échafaudages. Il est en outre transportable tant par chemin de fer que sur route et se prête à tous les modes de montage. De plus les éléments sont simples, relativement légers (c'est-à-dire pèsent moins d'une tonne), et d'un usage très varié. Les outils pour le montage ne sont pas nombreux ; on pourrait aussi construire des poutres simples et continues, ainsi que des piliers.

En concluant j'espère avoir donné un aperçu suffisant du rôle extrêmement important des ponts en temps de guerre et avoir fait entrevoir de quelle manière nous pourrions, en temps de paix, profiter des expériences de guerre des pays environnants tout en dotant notre défense nationale d'un matériel précieux et qu'on ne pourrait guère se procurer autrement.

Berne, octobre 1929.

Concours d'idées pour un plan d'aménagement d'une partie de la Rive droite de la Ville de Genève et du quartier de l'Île.

(Suite et fin.)¹

N° 15. — *Héliopolis.*

Faubourg. — Le tracé Gare—Bel-Air demande des transformations disproportionnées au résultat médiocre qui serait obtenu. Les liaisons Servette—Bel-Air, Servette—Mont-Blanc manquent. La rue Bautre prolongée est inutile. Les communications avec le quartier des Pâquis sont bien établies par le prolongement des rues de Berne et des Pâquis ; cette dernière est toutefois inutilement déplacée entre la rue du Léman et Bel-Air.

Le quartier de l'Île n'offre pas d'intérêt particulier, si ce n'est le débouché des grandes artères sur la place de Saint-Gervais.

Pâquis. — L'étude du quartier des Pâquis est intéressante et procède d'un bon principe. Les artères transversales sont

supprimées au profit des voies principales ce qui diminue le nombre des croisements défavorables à une bonne circulation. L'auteur ne tient pas suffisamment compte de l'état actuel des lieux.

Quartiers derrière la gare. — Aménagement sans intérêt particulier.

Quais. — L'auteur semble préconiser simplement la limitation de hauteur des bâtiments. Le détail de la travée ne saurait être imposé pour une architecture.

L'esprit qui a présidé à l'élaboration de ce projet rappelle celui qui a dirigé le morcellement des terrains des fortifications, sans en apporter tous les avantages.

N° 16. — *Croix helvétique.*

Faubourg. — Les voies de communication dans ce quartier sont intéressantes par leur aboutissement sur la place de Saint-Gervais, quoique non sans difficultés d'exécution pour celle venant de la Servette et de la Gare.

Le quartier Grenus—Lissignol n'est pas amélioré.

Dans le détail, la disposition des bâtiments présente des cours insuffisants.

Pâquis. — La liaison de ce quartier avec le centre n'est pas suffisamment affirmée ; l'aménagement général n'est pas amélioré.

La réunion des places de Saint-Gervais et Bel-Air constitue un aménagement de grande envergure dont la réalisation ne peut être envisagée qu'à longue échéance.

Quartiers derrière la gare. — L'aménagement général est arbitraire et compliqué. La grande avenue circulaire conduisant de la S. d. N. à la Jonction utilise un pont sur le Rhône dont la construction est irréalisable à cause de la différence de niveau entre les deux rives.

Quais. — L'architecture des façades proposées n'est pas admissible pour le caractère de la rade.

Tramways. — La ligne directe Bel-Air—Servette est superflue. Celle de Bel-Air—Mon-Repos ne peut pas être supprimée.

Jeu habile de lignes qui conduit à une confusion dans les quartiers extérieurs mais a amené l'auteur à une intéressante solution de la place Bel-Air et des artères qui y débouchent.

N° 17. — *Réorganisation.*

Faubourg. — La suppression de Chantepoulet et de la rue de Cornavin s'explique par la création d'une grande place de circulation devant la gare, s'étendant de la rue des Alpes à la Servette et sur laquelle l'église de Notre-Dame est conservée. Par cette disposition la rue de Coutance prolongée suffit à la liaison Gare—Bel-Air.

Le lotissement général est admissible pour les quartiers des Bergues et Grenus qui sont à transformer entièrement. Il présente cependant quelque raideur systématique, par exemple pour le fond de la place de Saint-Gervais qui accuse une oblique désagréable.

Pâquis. — Le lotissement de ce quartier est basé sur une reconstruction complète, ce qui est irréalisable. L'indication des bâtiments ne peut donc être que théorique. Les promenades perpendiculaires au quai, et permettant une échappée sur le lac, sont intéressantes. Les autres artères transversales aux voies principales sont supprimées au profit d'une bonne circulation.

Quartier derrière la gare. — Ces quartiers sont traités sur le même principe avec des indications purement schématiques.

Quais. — Les études d'architecture restent également schématiques et pourraient donc, dans le cas particulier, servir de base à une réglementation des lignes horizontales.

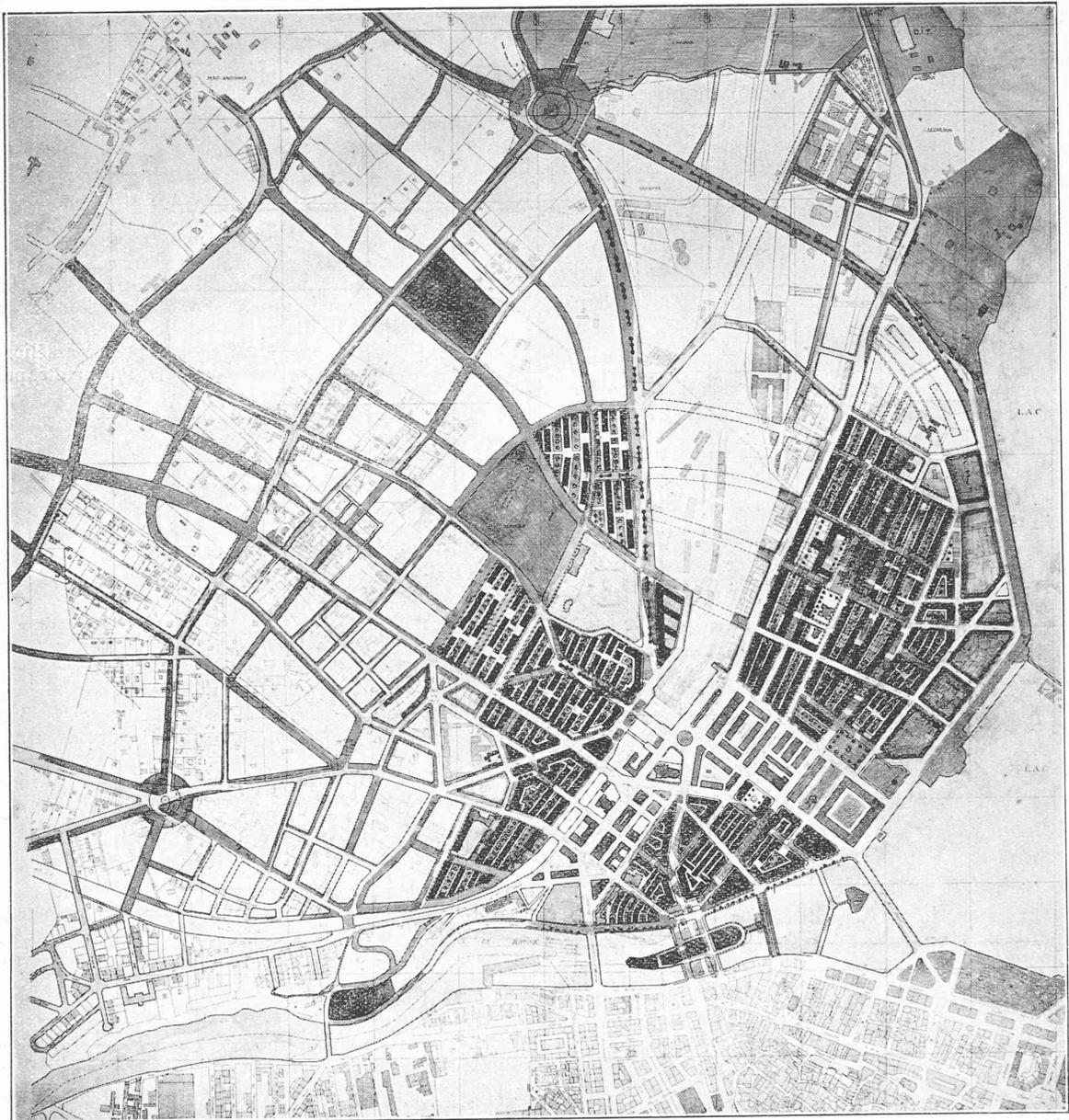
Tramways. — La proposition d'une gare de tramways sur la place de la Gare répond à un besoin. Il manque la ligne Bel-Air—Mon-Repos.

Ce projet se distingue par une conception claire exprimée d'une façon trop rigide.

Il y a lieu de signaler que certaines critiques formulées au sujet des dispositions d'un projet s'appliquent également à d'autres projets qui présentent les mêmes idées. Toutefois ces observations n'ont pas toujours été renouvelées pour éviter de charger inutilement le rapport.

¹ Voir *Bulletin Technique* du 19 avril 1930, page 93.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA « RIVE DROITE », A GENÈVE



4^e rang *ex æquo* : projet « Héliopolis », de M. P. Cahorn, architecte, à Genève, avec la collaboration de M. F. Mathez.

Le jury a procédé à un premier tour d'élimination et a écarté le projet N° 12. Au second tour, il élimina encore les projets N°s 3, 4, 6, 9, 10, 11, 13, 18 et 20. Restaient en présence les projets N°s 1, 2, 5, 7, 8, 14, 15, 16, 17 et 19.

Le jury choisit pour être primés les N°s 7, 8, 15, 16, 17 et 19. Après délibération, le classement et la répartition des primes ont été établis, à l'unanimité, dans l'ordre suivant :

- 1^{er} rang : N° 8, *Genius Loci*, prime, 8000 fr.
- 2^{me} rang : N° 19, *Qui vivra verra*, prime, 5500 fr.
- 3^{me} rang : N° 7, *Nord-Sud*, prime 4000 fr.
- 4^{me} rang : *ex-æquo*, N° 15, *Héliopolis* ; N° 16, *Croix Helvétique* ; N° 17, *Réorganisation*, prime, chacun 2500 fr.

Il fut ensuite procédé à l'ouverture des plis et donné connaissance des noms des auteurs, savoir :

- 1^{er} rang : N° 8, *Genius Loci*, MM. Bodmer, A., ing., Winterthour ; Kellermüller et Hoffmann, arch., Winterthour et Zurich.

2^{me} rang : N° 19, *Qui vivra verra*, M. Emile Alb. Favre, arch. Genève.

3^{me} rang : N° 7, *Nord-Sud (A)*, M. Egidius Streiff, arch., diplômé, Zurich.

4^{me} rang : *ex-æquo*, N° 15, *Héliopolis*, M. Pierre Cahorn, architecte à Genève, avec la collaboration de M. Francis Mathez ; N° 16, *Croix Helvétique*, M. Alexandre Kœlliker, architecte, de Bâle, de la Maison Kœlliker et Springer, architectes, à Hanovre ; N° 17, *Réorganisation*, MM. Artaria et Schmidt, architectes, Bâle.

Conclusions.

Le développement donné à la critique des projets dispense le jury de s'étendre sur des considérations qui ne seraient qu'une répétition d'observations déjà formulées. Le point le plus important du concours visait l'aménagement du

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA « RIVE DROITE », A GENÈVE



4^e rang, *ex æquo* : projet « Croix helvétique », de M. Alex. Kœlliker, architecte de Bâle.

Faubourg pour lequel les concurrents ont fourni, semble-t-il, toutes les solutions qu'il est possible d'envisager pour ce problème.

Les propositions de l'auteur du projet N° 8, pour l'aménagement du quai du Seujet, qui ont beaucoup séduit le jury, méritent un examen approfondi.

Les résultats du concours démontrent encore clairement la convenance d'une artère parallèle au quai des Bergues, dégageant le quartier des Pâquis vers Bel-Air.

Le maintien ou la suppression des rues de Chantepoulet et de Cornavin exercera une influence prépondérante sur la future circulation ainsi que sur l'économie du projet adopté.

Il n'est pas dans les compétences du jury de déterminer quelle est l'importance des dépenses que peut engager la Ville de Genève pour la réalisation de l'un ou de l'autre des projets. Il constate toutefois que l'importance du résultat qui sera acquis par la transformation d'un quartier placé dans une

situation exceptionnelle, au cœur de la ville, justifierait un effort économique également exceptionnel.

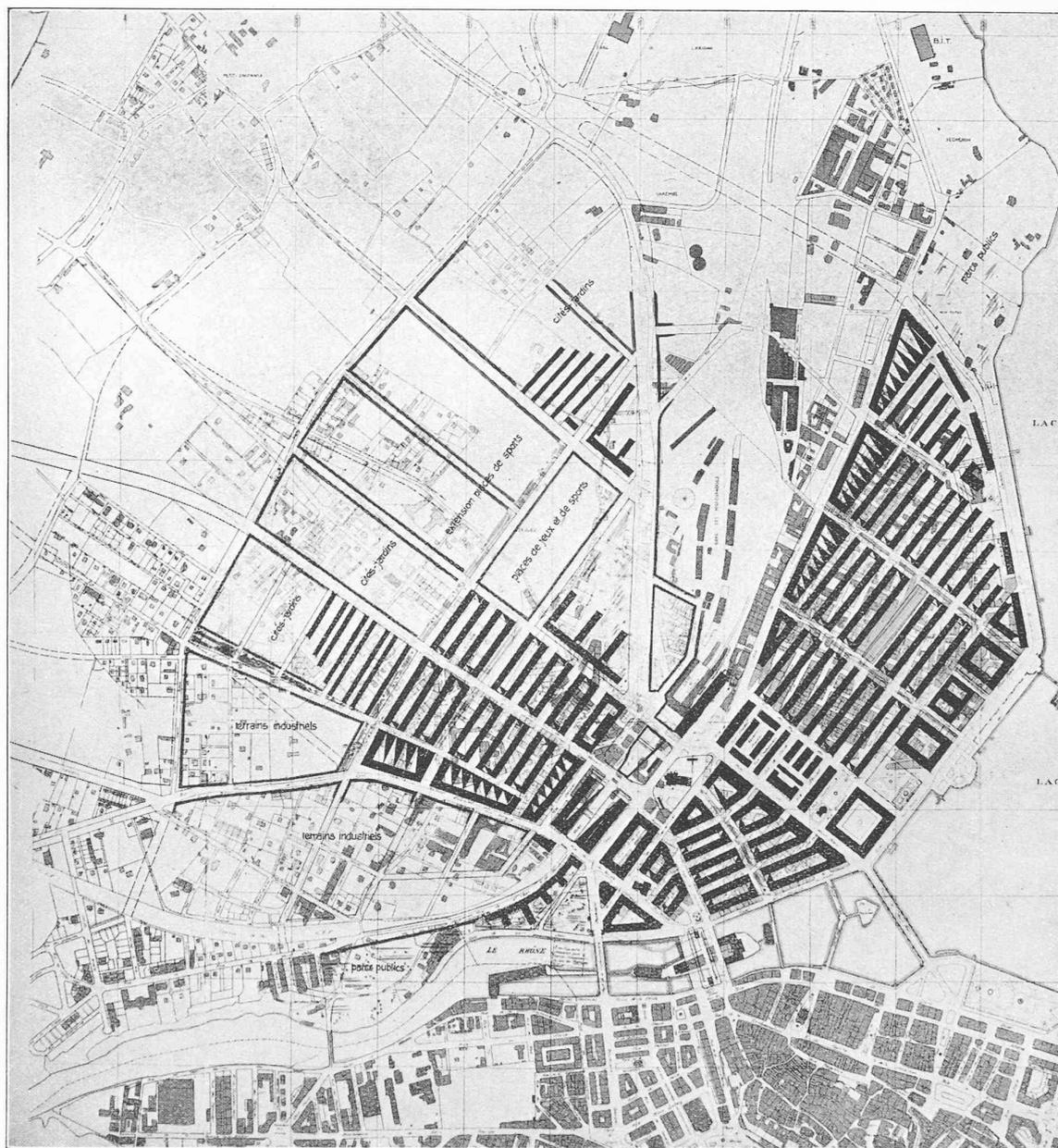
Il est certainement possible de tirer des projets primés les éléments d'une sérieuse étude de base pour l'aménagement du Faubourg et de la Rive droite.

Congrès international de mécanique générale, à Liège (31 août — 5 septembre 1930).

Ce Congrès comporte trois catégories de membres :

Les *membres effectifs*, payant une cotisation minimum de 175 francs belges (35 Belgas). Ils recevront *sans supplément de cotisation* : a) un mois avant l'ouverture du Congrès, le recueil des résumés des communications ; b) le volume des rapports et mémoires.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA « RIVE DROITE », A GENÈVE



4^e rang, *ex æquo* : projet « Réorganisation », de MM. Artaria et Schmidt, architectes, à Bâle.

Les *membres délégués*, représentant des collectivités, et payant une cotisation minimum de 350 francs belges (70 Belgas) ; ils possèdent les mêmes droits que les membres effectifs.

Les *membres adhérents*, payant une cotisation de 100 francs belges (20 Belgas), accompagnant les membres effectifs ou délégués. Ils ne recevront pas les publications du Congrès.

Les rapports et mémoires doivent parvenir en double exemplaire au Secrétariat, avant le 31 mai. Un résumé des rapports et mémoires, rédigé par l'auteur, devra parvenir au Secrétariat avant le 30 avril, en double exemplaire. *Ces dates doivent être considérées comme des dates tout à fait extrêmes.*

Les résumés seront imprimés en français, en anglais et en allemand et envoyés à tous les membres effectifs et délégués, dans une langue à leur choix, un mois au moins avant l'ouverture de la session.

Adresser toutes les communications au Secrétariat du Congrès, 4, Place Saint-Lambert, à Liège.

Le président du Comité suisse est M. C. Colombi, professeur à l'Université de Lausanne.

SOCIÉTÉS

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (Section S. I. A.) et Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

Excursions en commun.

31 mai 1930. Visite des Ateliers C. F. F. et de la Fabrique de machines à écrire « Hermès », à Yverdon et de l'usine hydroélectrique de Montcherand (Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe). Départ de Lausanne à 8 h. 28. Déjeuner à l'Hôtel du Paon, à Yverdon. Transport, en autocar, à Montcherand. Inscriptions, pour le déjeuner et l'autocar, auprès de M. E. Gaillard, ingénieur, Lausanne, Marteray 18.

20 juin 1930. Visite des travaux de l'usine de Kembs, sur le Rhin, en commun avec le groupe de Paris de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.