

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 57 (1931)  
**Heft:** 18

## **Sonstiges**

### **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**

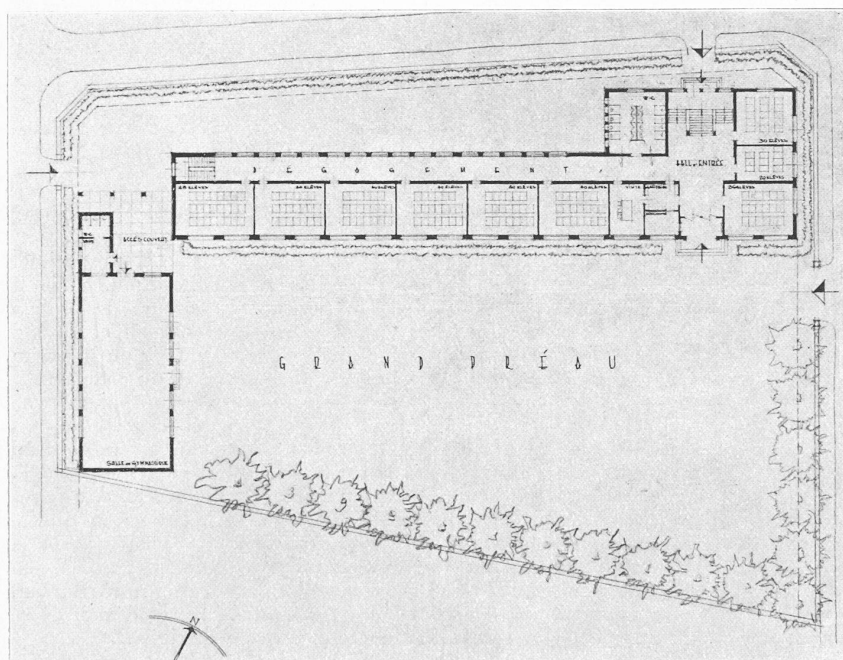
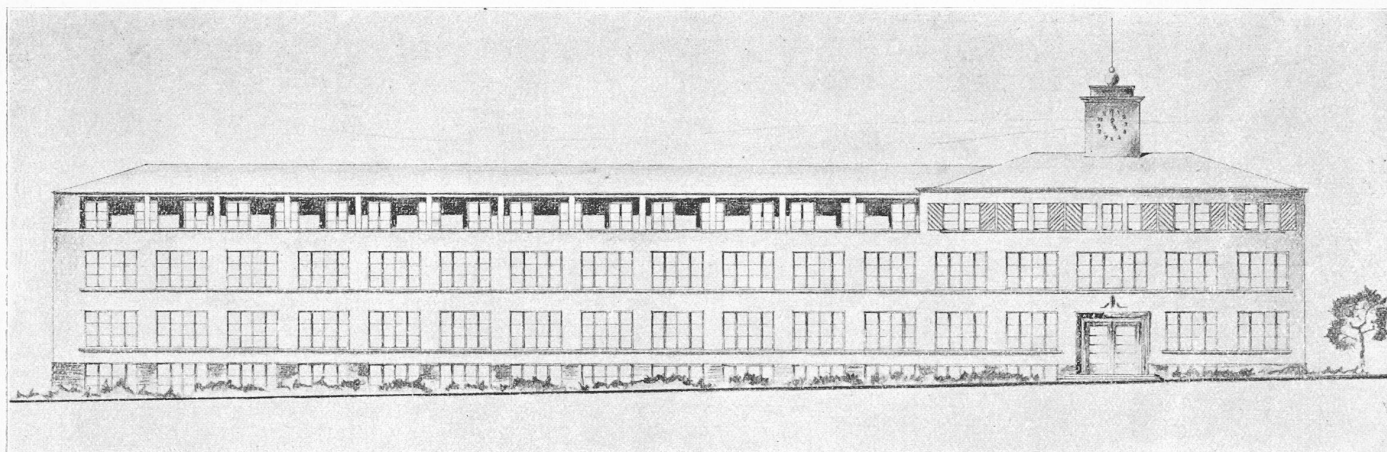
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.05.2025

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



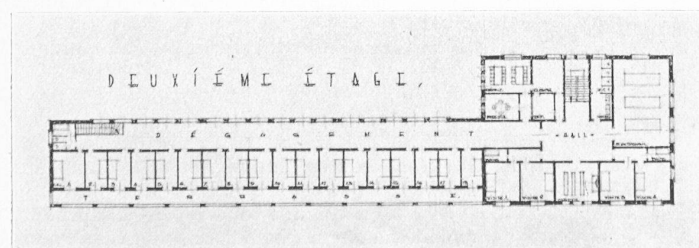
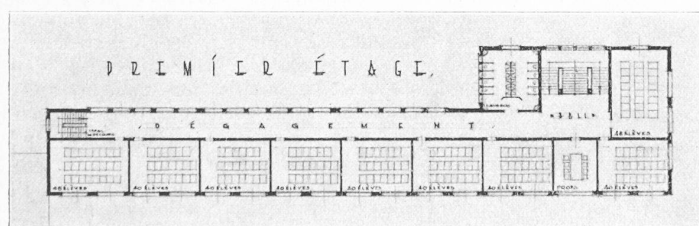
## CONCOURS POUR UN BÂTIMENT D'ÉCOLE A SION

IV<sup>e</sup> prix :

projet : « Mens agitat Molem »  
de M. Ch. Steiger, architecte,  
à Lausanne.

Façade principale et plans des étages.

Echelle : 1 : 800.



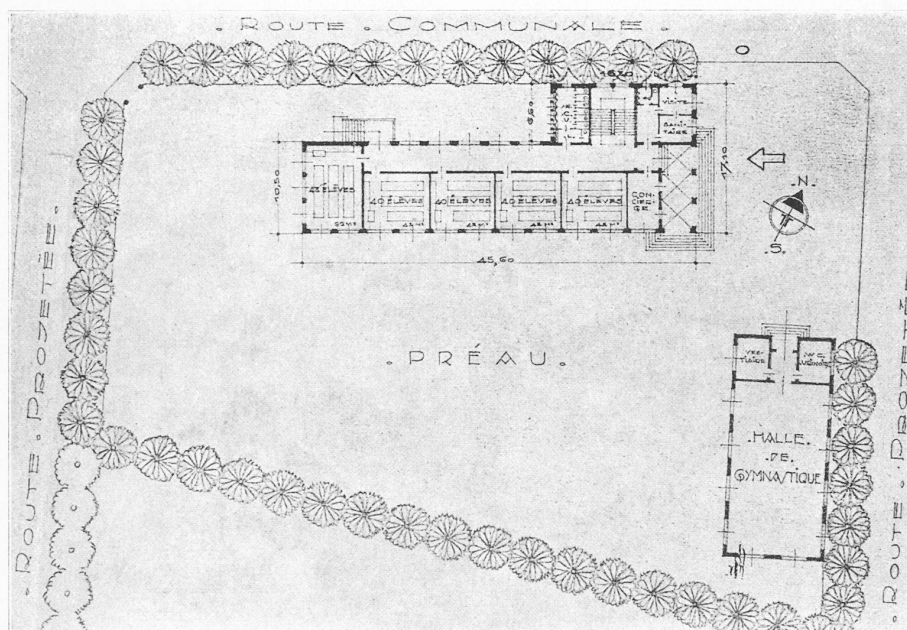
souhaitera qu'en effet « la gloire pacifique du XX<sup>e</sup> siècle » rayonne comme le soleil d'un nouvel âge d'or. De méchantes langues pourront trouver que la pureté du style du futur palais n'est peut-être pas absolue, mais personne ne lui refusera de la grandeur, sans jeu de mot déplacé, ainsi qu'une majesté indiscutable.

Parmi les 377 projets présentés, il y en avait naturellement de magnifiques, de très simples, et d'étranges. L'un voulait placer le palais au milieu du lac : un autre avait prévu une immense boule reposant sur un vaste socle. Mais le labeur fourni par les concurrents était énorme. Il représentait six mois de travail de près de 2000 techniciens, 10 000 dessins et une dépense totale de 4½ millions de francs suisses.

En mai 1927, après de longs mois de délibérations, le jury, composé de neuf architectes mondialement connus, ne put se résoudre à choisir un seul projet. Il distribua neuf premiers prix, neuf deuxième prix et neuf troisième prix. Les projets primés étaient extrêmement divers, comme conception.

Le 27 décembre de la même année, un comité-jury, composé cette fois-ci, de cinq diplomates, et qui avait

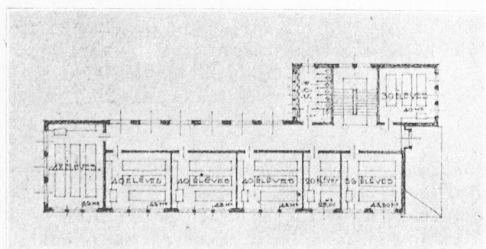
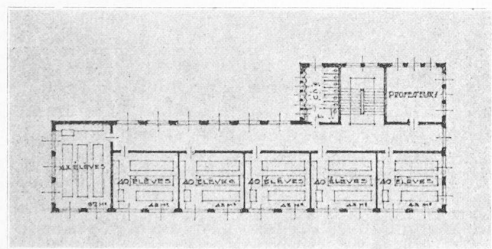
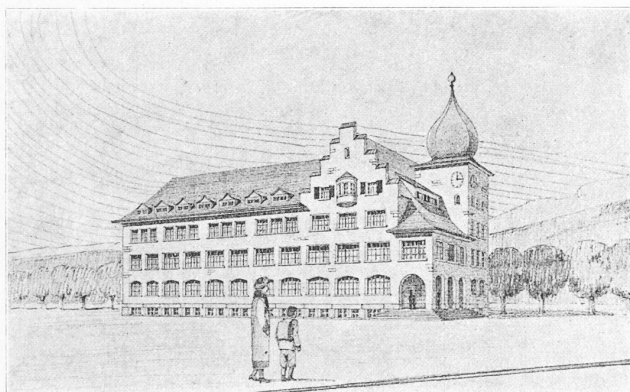
## CONCOURS POUR UN BÂTIMENT D'ÉCOLE, A SION

V<sup>e</sup> prix :

Projet : « La Tour »,

de M. J. Hugli, architecte,  
à Yverdon.Plans du rez-de-chaussée,  
du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>e</sup> étage.

Echelle : 1 : 800.



été chargé de dénicher le projet-phénix, rendit un très beau jugement de Salomon :

Il choisit le projet de MM. Nénot (Paris) et Flegenheimer (Genève), qui avaient travaillé en collaboration, mais il adjoignit à ces architectes trois autres auteurs de projets primés, MM. Lefèvre (France), Vago (Hongrois) et Broggi (Italie), en leur demandant à eux cinq d'établir un nouveau projet, sur des bases très différentes de celles du concours.

Ne croyez pas, lecteurs, que ce soit terminé au point de vue recherches ! Ecoutez : Le 25 mars 1928, un projet était mis sur pied avec, comme emplacement, le terrain sis au bord du lac, (Villa Bartholoni), entre le Parc Mon Repos et la villa Barton. Mais peu de temps après, les architectes furent avisés d'avoir à tenir compte du nouveau bâtiment de la Bibliothèque, don de M. Rockefeller, qui devait se construire sur la propriété Barton. Le nouveau projet exécuté, la S. d. N., en septembre 1928, ne pouvant obtenir la propriété Barton, abandonna tous les terrains du bord du lac et décida de se transporter sur la hauteur, au parc de l'Ariana.

Le magnifique ensemble entrevu au début, palais des nations, bibliothèque, autres grandes institutions internationales, puis B. I. T. qui fait immédiatement suite, est tout à fait compromis. Il n'en faut plus parler. Les terrains sis entre le lac et la route ne nécessitaient que des aménagements et des voies d'accès peu coûteux à établir. Tandis qu'il n'en est pas de même à l'Ariana où les canalisations pour les eaux, pour les égouts, centrale électrique, etc., sont toutes à prévoir. De même que les routes indispensables, à construire également, et qui ne se feront pas pour rien.

Le 21 mars 1929, les architectes, après s'être remis à l'ouvrage déposèrent un nouvel avant-projet, avec emplacement à l'Ariana. Mais de nouvelles données leur furent fournies et le 25 mai, persévérants, ils avaient élaboré un autre avant-projet, lequel, adopté, servit à l'étude du projet définitif présenté en juin 1930.

On voit que longue fut la route qui devait conduire au but !

*Description du nouveau Palais.*

Notre cliché montre bien la disposition en plan de l'ensemble des constructions formant le Palais des Nations. Nous eussions aimé joindre à cet exposé quelques photos des façades, ainsi qu'une vue générale, prise côté lac. Mais il ne nous a pas été possible d'en obtenir. Nous espérons cependant pouvoir donner une idée claire de ce que sera le nouveau Palais.

Il se composera du bâtiment du Secrétariat, de celui contenant les salles du Conseil, des salles de commissions, flanquant la grande salle des Assemblées, et enfin de la Bibliothèque.

Ces bâtiments sont disposés autour d'une vaste cour d'honneur, de 130 m. de largeur et de 90 m. de profondeur, en gradins, avec, au centre, une magnifique pièce d'eau... rappelant le lac.

Au point de vue de la disposition générale, remarquons que l'entrée principale du Palais (Salle des assemblées) se fait par la nouvelle route de Pregny. Le musée de l'Ariana subsistera, mais les architectes espèrent obtenir l'autorisation de l'amputer du dôme qui le surmonte, et qui nuirait considérablement à l'ensemble architectural du nouveau Palais. L'entrée du Secrétariat, sur la place des Nations, à créer, est indépendante des autres bâtiments, ce qui est parfaitement logique, le Secrétariat étant avant tout une construction utilitaire, destinée au travail régulier des bureaux. A l'entrée sont prévus de grands garages fermés et d'autres couverts seulement. Comme nous l'avons déjà mentionné, les voies d'accès nécessiteront d'importants travaux.

Conformément à l'esprit moderne, mais sans le moins du monde tomber dans l'outrance, les architectes ont voulu donner à cet ensemble énorme de constructions (400 000 m<sup>3</sup>!) un aspect imposant quoique simple, déterminé par les valeurs des masses et l'harmonie des lignes. Le centre, par son ampleur et ses proportions, est destiné à retenir une attention que soutiendront en l'apaisant les ailes, architecturalement plus calmes, plus lentes, plus discrètes. Devant la façade, en un symbole peut-être un peu hardi et ingénu, deux monumentales colonnes s'élèveront comme la confiance des peuples dans l'azur genevois.

Prenons rapidement les différents bâtiments, et notons au passage leurs particularités. Pour cela encore, les précieux renseignements qu'a bien voulu nous donner l'architecte italien Broggi nous seront d'une essentielle utilité.

Le *Secrétariat*. Développement extérieur des façades : 250 m. Il contiendra 600 bureaux, tous égaux, de 4 m de large, de 5 m 50 de profondeur et de 3 m 50 de hauteur en moyenne, disposés sur cinq étages, et donnant sur un corridor central. Il va de soi qu'un semblable immeuble ne peut être que monotone. Ce sera une machine à travailler, construite en béton armé avec remplissages de briques, et dont on s'efforcera autant que possible de sauver l'harmonie.

Au centre des bâtiments du Secrétariat se trouve une cour

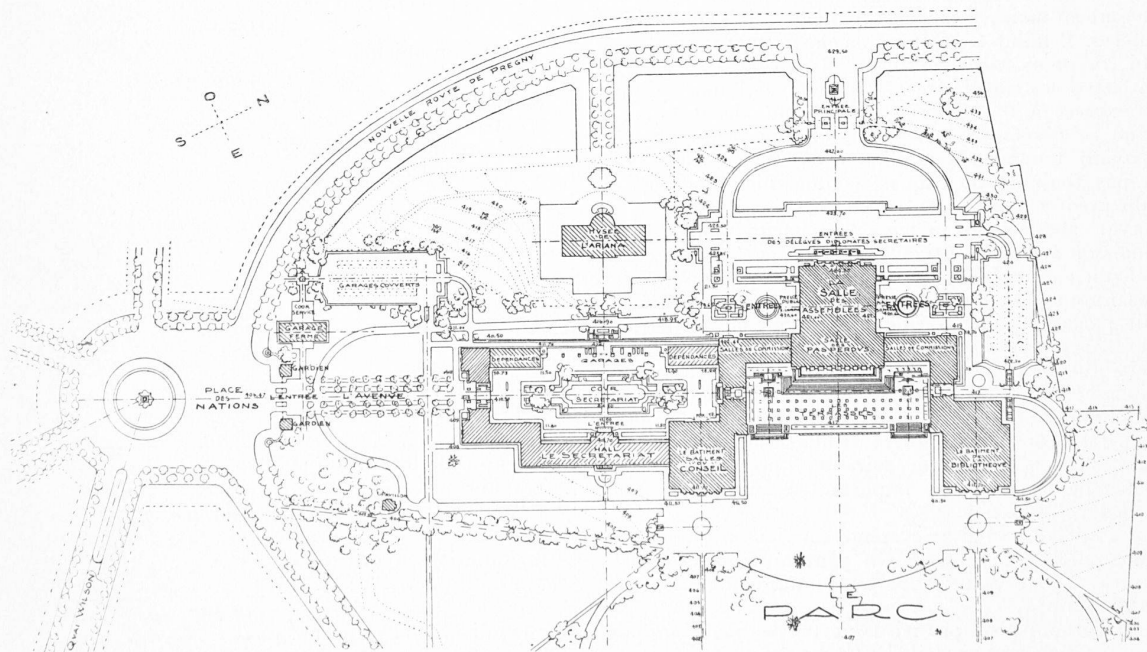
de 150 m sur 60 m, dont le centre est axé sur le musée existant de l'Ariana.

Le bâtiment des *Salles du Conseil* et celui de la Bibliothèque, placés symétriquement de part et d'autre du Palais central de la *Salle des Assemblées*, sont extérieurement identiques. Presque carrés, leurs façades atteignent environ 50 m de développement. Le bâtiment du Conseil comporte une grande salle de plus de 400 places, de plus petites salles pour les commissions, le magasin et le bureau de distribution des documents imprimés et, dans les étages supérieurs (il y a dix étages au total) un service spécial destiné à la presse, téléphones, salles de rédaction, etc. La *Bibliothèque*, accessible au public, et reliée directement à la route de Lausanne, sera aménagée de la façon la plus moderne. Un tunnel, percé sous la grande esplanade la fera communiquer avec les autres bâtiments.

Le *bâtiment central*, outre les salles spéciales, salons, service sténographique, etc., renfermera la grande salle, pouvant contenir deux mille personnes. Plusieurs questions importantes se posaient à son sujet : celle de la visibilité (il fallait que les délégués pussent être en contact facile avec leurs experts, que le public vit en même temps la tribune des orateurs, les délégués, le président, etc.) et de l'acoustique.

Pour étudier le redoutable problème de l'acoustique, dont les données scientifiques sont encore peu précises, l'Angleterre mit gracieusement à la disposition de la S. d. N. son bureau des recherches des travaux publics. Un laboratoire fut installé pour cela à Hampton Court près de Londres. Après de longues et sérieuses études, complétées d'essais, on fixa le choix sur une salle de forme polygonale, d'un diamètre de 45 m environ et d'une hauteur de 20 m. Les matériaux à utiliser ne sont pas encore tous choisis, car c'est d'eux que dépend en grande partie la réussite, au point de vue acoustique, de l'ensemble. La ventilation a aussi été étudiée avec soin. L'installation, qui permettra d'obtenir un renouvellement constant de l'air et une température agréable, est dévisée à un million et demi de francs suisses.

Le devis total, approuvé l'an dernier, se monte exactement à 23 633 150 fr., bibliothèque non comprise. Pour la construction de celle-ci, M. Rockefeller qui, comme on le sait, dispose de quelques capitaux, a donné deux millions de dollars. La surface bâtie, pour l'ensemble des bâtiments, se chiffre par 18 500 m<sup>2</sup> environ. Les aménagements extérieurs, compris dans le chiffre ci-dessus, coûteront 1 million 800 000 fr. s. L'esplanade d'honneur nécessitera un crédit



Plan d'ensemble du Palais des Nations, à Genève. — Echelle 1 : 5000.

également inclus dans le précédent, de 1 million 400 000 fr.s.

Si ces chiffres paraissent énormes, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une œuvre énorme elle aussi : 400 000 m<sup>3</sup> de construction. Le prix moyen du m<sup>3</sup> est de 60 fr., ce qui n'a rien d'excessif, étant donné surtout le caractère des palais.

#### Les travaux.

Il fallait que le gros œuvre soit terminé en dix-huit mois ! Il convenait donc de mettre en action de puissants moyens, et seules les entreprises pouvant en garantir l'emploi judicieux entraient en ligne de compte.

Pour le premier lot, dix millions suisses, on invita à concourir 72 entreprises. 42 présentèrent une offre, 10 isolément et 32 groupées en 9 associations (en tout 19 offres dont 6 suisses, 3 allemandes, 3 italiennes, 2 françaises, 1 anglaise et 4 internationales où figuraient des groupements de plusieurs pays).

Les différences sur les soumissions furent considérables, comme on pouvait d'ailleurs s'y attendre : augmentation de 1½ % jusqu'au rabais de 18½ % sur les prix proposés.

Les travaux furent adjugés, le 30 novembre 1930, au groupe international composé des maisons suivantes : *Chini*, de Milan, *Cuénod et Spinedi* de Genève, *Hatt-Haller*, de Zurich et *Société d'études industrielles de Paris*.

Le nivellement du terrain, exécuté dès septembre 1930, et qui comportait un mouvement de près de 70 000 m<sup>3</sup> de terres, fut exécuté par la maison *Dumarest et Eckert*, de Genève.

Au total, les travaux dureront, espère-t-on, quatre ans. On compte les terminer en 1934.

Actuellement, le bâtiment du Secrétariat commence à sortir de terre. Un peu partout, les travaux sont poussés activement, ceux de fondation surtout, au sujet desquels on a rencontré certaines difficultés provenant de la nature très capricieuse du sol.

Cela n'est pas sans avoir provoqué un retard, peu important nous a-t-on affirmé, en ce qui concerne le gros œuvre.

Je ne décrirai pas les installations du chantier. D'une visite rapide que j'y ai faite, j'ai retiré l'impression que les moyens mécaniques utilisés étaient extrêmement abondants. Ce ne sont que grues, tours à béton, pelles à vapeur, bétonnières, etc. On pourrait même estimer que les machines sont en trop grande quantité, pour l'instant tout au moins. Beaucoup ne travaillent pas encore... Quatre cents ouvriers, au maximum se trouvaient sur le chantier.

Mais ne doutons pas que l'activité qui s'y poursuit s'intensifiera toujours plus, et que le retard enregistré jusqu'à présent ne s'accentuera pas, au contraire.

Il va de soi que la collaboration, en quelque sorte forcée, au début tout au moins, des cinq architectes cités, ne facilite pas les choses. Il fallut trouver un *modus vivendi* permettant un travail fructueux, de la netteté dans les décisions, de la résolution dans les entreprises... On essaya d'abord d'une direction exercée à tour de rôle par chacun des Cinq. Le système ne se révéla pas excellent, chacun, cela est très humain, ayant tendance à appliquer des conceptions personnelles pas toujours identiques, comme bien l'on pense, à celles du prédécesseur.

On pouvait aussi songer à laisser à chacun une part du travail, mais on aurait abouti sûrement, en agissant de cette manière, à un ensemble formé de parties disparates, même en supposant un plan d'ensemble directeur.

On finit par créer une division du travail en surface, si je puis dire, chacun des architectes acceptant une des branches de l'activité totale. C'est ainsi que M. Broggi est chargé de la direction technique du gros œuvre ; M. Flegenhaimer est directeur administratif ; M. Vago s'occupe de toute la question des installations ; M. Lefèvre étudie les projets et les plans ; enfin M. Nénot, un octogénaire déjà, préside ce conseil d'architectes où les décisions importantes sont prises à la majorité des votants...

On peut se demander si ce système convient à une entreprise d'une pareille envergure. On peut aussi penser que, la diplomatie a joué dans toute cette affaire un rôle trop important.

Mais notre propos n'est pas ici de porter des jugements de ce genre. La critique est si facile ! Elle est souvent si stérile !

Il faut savoir discerner aussi, dans la vaste entreprise qui

s'exécute à Genève, tout ce qu'elle a de grand et de généreux non seulement au point de vue architectural mais humain.

Et puis, si la collaboration de cinq architectes de très réelle valeur a pu être une source de difficultés, il faut se souvenir aussi que, par suite de la comparaison et de la discussion des projets, l'œuvre entière a pu bénéficier de cette fameuse lumière qui jaillit, dit-on, du choc des idées.

JEAN PEITREQUIN.

#### Le projet de M. Albert Thomas.

Voici, d'après le *Journal des Nations*, le nouveau quotidien genevois, le devis sommaire du « projet de travaux publics nationaux, d'un intérêt international, élaboré par M. Albert Thomas, directeur du Bureau International du Travail, en vue de remédier à la crise du chômage ». Nous avons conservé la terminologie parfois assez bizarre (« bains minéraux ») de ce document. Les nombres expriment des millions de francs suisses.

|                                                                                              |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <i>Allemagne</i>                                                                             |                   |
| Routes . . . . .                                                                             | } . . . . . 120.0 |
| Stations de force . . . . .                                                                  |                   |
| Développement agricole . . . . .                                                             |                   |
| Protection contre les inondations . . . . .                                                  |                   |
| <i>Autriche</i>                                                                              |                   |
| Route internationale . . . . .                                                               | 72.5              |
| Navigation sur le Danube (en 10 ans) . . . . .                                               | 44.9              |
|                                                                                              | 45.6              |
| Navigation sur le Danube (alternative en 15 ans) . . . . .                                   | 30.4              |
|                                                                                              | 30.8              |
| Transmission de force . . . . .                                                              | 307.8             |
| <i>Belgique</i>                                                                              |                   |
| Routes, électrification des chemins de fer, force électrique, canal . . . . .                | —                 |
| <i>Bulgarie</i>                                                                              |                   |
| Chemins de fer, constructions, bains minéraux, électrification, irrigation, forêts . . . . . | 125.0             |
| <i>Espagne</i>                                                                               |                   |
| Chemins de fer. . . . .                                                                      | 180.0             |
| <i>Estonie</i>                                                                               |                   |
| Wagons et wagons-moteurs . . . . .                                                           | 4.1               |
| Ponts et routes . . . . .                                                                    | 5.7               |
| Aéroport . . . . .                                                                           | 0.3               |
| Téléphone. . . . .                                                                           | 3.5               |
| Développement foncier . . . . .                                                              | 2.7               |
| <i>Hongrie</i>                                                                               |                   |
| Travaux municipaux . . . . .                                                                 | 66.6              |
| <i>Lettonie</i>                                                                              |                   |
| Chemins de fer. . . . .                                                                      | 22.2              |
| Ponts et routes . . . . .                                                                    | 99.7              |
| Améliorations foncières . . . . .                                                            | 73.9              |
| Station hydro-électrique . . . . .                                                           | 34.0              |
| <i>Lithuanie</i>                                                                             |                   |
| Ponts, chemins de fer, routes, constructions . . . . .                                       | 2.5               |
| Améliorations foncières . . . . .                                                            | 3.0               |
| Forêts . . . . .                                                                             | 2.0               |
| <i>Pologne</i>                                                                               |                   |
| Routes . . . . .                                                                             | 220.0             |
| Canaux . . . . .                                                                             | 304.0             |
| Électrification . . . . .                                                                    | 756.0             |
| Logement . . . . .                                                                           | 116.0             |
| Chemins de fer. . . . .                                                                      | 373.0             |
| <i>Roumanie</i>                                                                              |                   |
| Chemins de fer, route, ponts, etc . . . . .                                                  | 600.0             |
| Danube . . . . .                                                                             | 3.6               |
| <i>Tchécoslovaquie</i>                                                                       |                   |
| Canaux . . . . .                                                                             | 450.0             |
| Installations hydroélectriques . . . . .                                                     | 75.0              |
| Routes . . . . .                                                                             | 45.0              |
| <i>Turquie</i>                                                                               |                   |
| Chemins de fer et ports . . . . .                                                            | 525.0             |
| Ponts et routes . . . . .                                                                    | 211.9             |
| Travaux hydrauliques . . . . .                                                               | 375.0             |