

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 13

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: 04.05.2025

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

L'harmonie, c'est ce que les Grecs ont obtenu par l'adaptation parfaite aux conditions permanentes : stabilité, conditions atmosphériques, optique, etc... *la proportion*, c'est l'homme même.

A certaines époques, les architectes ont employé des tracés régulateurs (on désigne ainsi des figures, des tracés géométriques qui servent à déterminer les proportions des édifices), c'est évident chez les Egyptiens, beaucoup moins chez les Grecs, plus du tout pour les Gothiques.

J'appliquerai volontiers à la proportion ce qu'a dit Edgar Poë, poète et mathématicien :

« Les mathématiques ne fournissent pas de démonstrations plus absolues que celles que l'artiste tire du sentiment de son art ».

S'il s'agit de construire en béton armé, le vaisseau conçu par l'architecte, c'est par le moyen d'un pan de béton armé qu'il sera réalisé, c'est-à-dire qu'il sera fait de poteaux largement espacés qui supportent des poutres et des dalles ; c'est l'ensemble de ce système que nous appelons « ossature » et cette ossature est au vaisseau, à l'édifice, ce que le squelette est à l'animal. De même que le squelette rythmé, équilibré, symétrique de l'animal contient et supporte les organes les plus divers et les plus diversement placés ; de même l'ossature de l'édifice devra être composée, rythmée, équilibrée, symétrique même, elle devra pouvoir contenir les organes, les services les plus divers exigés par la destination, par la fonction.

C'est la base même de l'architecture.

Si la structure n'est pas digne de rester apparente, l'architecte a mal rempli sa mission.

Celui qui dissimule un poteau, une partie portante, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur, se prive du plus noble élément de l'architecture, de son plus légitime, de son plus bel ornement.

L'architecture, c'est l'art de faire chanter le support, le point d'appui.

Si, celui qui dissimule une colonne, un poteau, une partie portante quelconque, commet une faute, celui qui fait une fausse colonne commet un crime.

A ce propos, je citerai cette phrase de Fénelon que rapporte Rémy de Gourmont dans son « Problème du style ».

Fénelon parlant des beautés du discours : « Il ne faut pas admettre dans un édifice aucune partie destinée au seul ornement, mais, visant toujours aux belles proportions, on doit tourner en ornement toutes les parties nécessaires à soutenir un édifice », et Rémy de Gourmont ajoute : « En trente mots, Fénelon nous donne toute la théorie de l'architecture et peut-être de l'art tout entier. »

Cette architecture de grande charpenterie avec remplissage est un cadre tout préparé pour la sculpture et la peinture, qui, à mon avis, deviendraient dans l'édifice moderne de plus en plus nécessaires pour remettre à l'échelle humaine des édifices qui, construits à l'aide de puissantes machines, sont plus les fils de ces machines que ceux de l'homme.

En un mot, l'architecte devra donner satisfaction au

programme, à la nécessité, au moyen de tous les matériaux mis par la science à sa disposition, soumis aux conditions permanentes qui confèrent à son œuvre la durée, la rattacheront au passé.

Il ne devra pas s'attacher à la nouveauté, car, comme l'a dit Gide : « Ce qui paraîtra bientôt le plus vieux, c'est ce qui d'abord aura paru le plus moderne ; chaque complaisance, chaque affectation est la promesse d'une ride ».

Qu'on ne nous dise pas que l'édifice ayant cessé de plaire sera démoli demain, ce sont des illusions de la période d'inflation. Non, l'édifice doit durer, il doit créer du passé, le passé qui allonge la vie.

Ce sont les vieux monuments qui font le charme des vieux pays. Un pays n'est vieux que par ses monuments.

J'ajoute que celui qui, sans trahir les conditions modernes d'un programme, ni l'emploi de matériaux modernes, aurait produit une œuvre paraissant *avoir toujours existé*, *banale* en un mot, je dis que celui-là pourrait se tenir pour satisfait car le but de l'art n'est pas de nous étonner ni de nous émouvoir : l'étonnement, l'émotion, sont des chocs sans durée, des sentiments contingents, anecdotiques. Le véritable but de l'art est de nous conduire dialectiquement de satisfactions en satisfactions au delà de l'admiration, jusqu'à la délectation pure.

Concours d'idées pour l'aménagement de la place de Vernier.

Conditions spéciales.

Les concurrents devaient étudier :

1. L'aménagement du tronçon de la route cantonale Genève—Dardagny situé entre *A* et *B* du plan de situation. Cet aménagement comportera 1. la création d'une place de village au-devant de la mairie ; 2. l'aménagement d'une station terminus pour la ligne de tram n° 6, Genève—Vernier ; 3. l'agrandissement de l'école actuelle.

Les concurrents devaient se conformer aux directives suivantes :

a) *Route cantonale*. — Les alignements indiqués sur le plan devaient être considérés comme définitifs. Toute latitude était laissée quant aux largeurs de route et au type des profils en travers entre les points *A* et *B*. La liaison des deux tronçons de la route cantonale Genève—Dardagny devait être étudiée au double point de vue de la circulation et de l'esthétique.

b) *Tramway*. — La voie actuelle pourra être déplacée. L'arrêt du tram sera prévu à proximité de l'arrêt actuel. Une tête de ligne sera aménagée, selon le schéma indiqué sur le plan de situation. Elle sera nettement séparée de la chaussée (bande de verdure, arbres). Une station-abri sera prévue à l'emplacement de l'arrêt. Elle comportera une salle d'attente, un local fermé pour la *C. G. T. E.* et éventuellement une installation de *W.-C.*, urinoir public. Cette station pourra être combinée avec l'agrandissement de l'école.

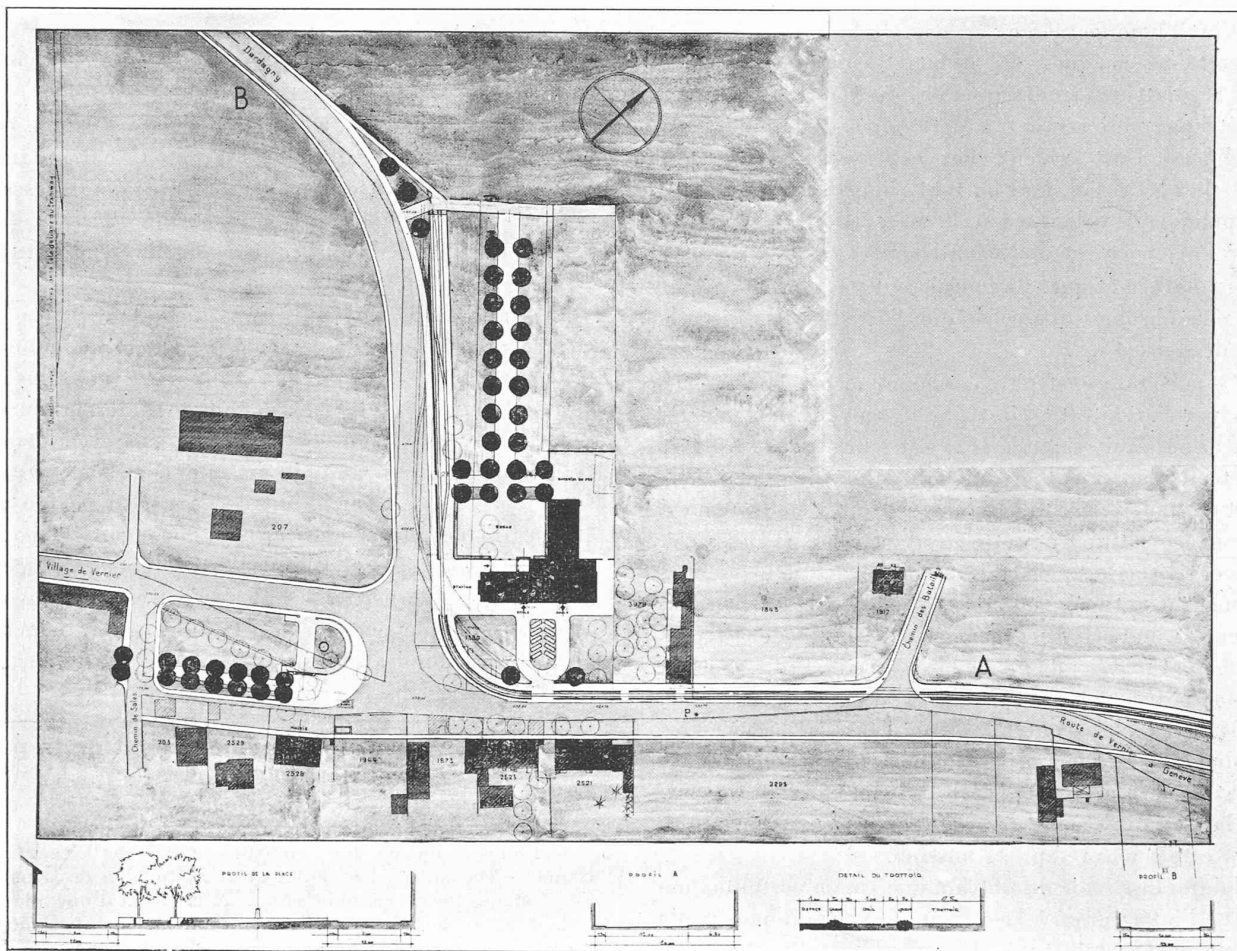
c) *Place*. — La place à aménager devant la mairie sera limitée au nord-ouest et au sud-est par les alignements indiqués sur le plan, au sud-ouest par le chemin communal de Sales. Cette place, destinée à devenir le centre civique de Vernier, devra recevoir un aménagement et un caractère architectural en rapport avec cette destination. Les exigences de la circulation seront également prises en considération.

d) *École*. — Les concurrents devaient étudier l'agrandissement du bâtiment d'école actuel ou éventuellement la construction d'un nouveau bâtiment.

Extrait du rapport du jury.

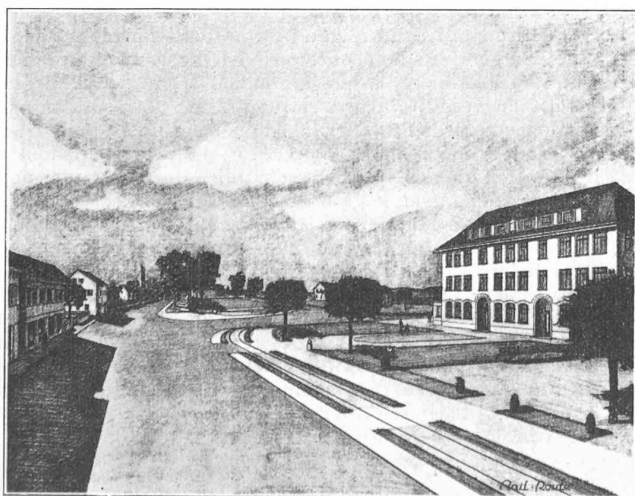
Le jury, composé de MM. Lucien Dufour, maire de la commune de Vernier, E. Choisy, directeur de la Compagnie (Suite page 151).

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE VERNIER (GENÈVE)



Plan de situation. — 1 : 2500.

1^{er} prix : projet « Rail-Route », de M. H. Frey, architecte, à Genève.



Perspective, du point P

Jugement du jury.

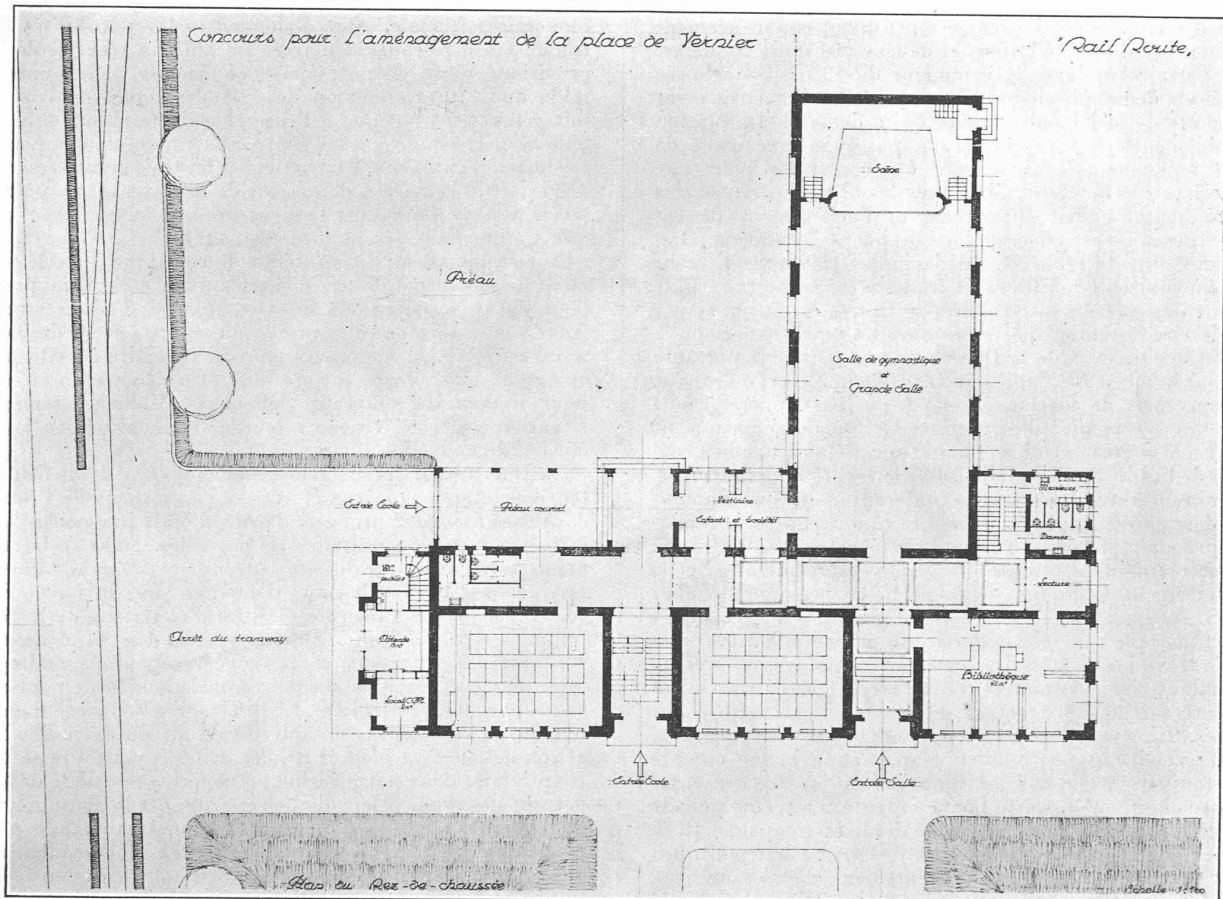
Projet simple et clair ; la disposition des voies ferrées isolées par une bande de gazon est intéressante. On regrette que les plantations de la place devant la mairie ne soient pas plus fournies ; il est heureux cependant que la double rangée d'arbres existante ait été conservée. L'aménagement du parc de stationnement est trop compliqué. La largeur des artères est bien proportionnée à leur importance relative.

La solution adoptée pour la tête de ligne de la C. G. T. E. ménage heureusement le préau. L'emplacement de la station-abri est bon.

Le préau couvert, par ses dimensions restreintes, n'est en somme qu'un portique dont l'utilité est discutable. L'agrandissement de l'école est particulièrement bien compris. L'aménagement d'une entrée spéciale pour la grande salle, grâce au déplacement de l'escalier, présente une heureuse solution ; l'architecture est correcte. Toutefois, l'accord en façade de la station-abri et du bâtiment est insuffisamment étudié.

Ce projet est d'une réalisation aisée et économique.

(Voir page suivante).



Plan du rez-de-chaussée (Bâtiment d'école et station-abri). — 1 : 400.

1er prix : projet de M. H. Frey.

genevoise des tramways électriques, Ed. Virieux, architecte, directeur du plan d'extension de Lausanne, J. Favarger, architecte, à Lausanne, et G. Bovy, architecte, à Genève, s'est réuni les vendredi 13 mars et samedi 14 mars 1936, à la salle de réunions de Vernier, où sont exposés les projets.

Lors de la première séance, le 13 mars 1936, à 9 h., le jury a désigné M. L. Dufour, maire de Vernier, comme président, et a fait appel à M. A. Vierne, secrétaire du Département des Travaux publics, pour assumer les fonctions de secrétaire.

Le jury procède tout d'abord à un examen préliminaire des 36 projets présentés au point de vue de leur régularité, relativement aux conditions du programme, et il décide d'écarter 7 projets, qui ne sont pas conformes aux données du concours, soit du fait que les documents exigés n'ont pas été fournis, soit parce que les alignements imposés n'ont pas été respectés, soit encore parce que la tête de ligne de la C. G. T. E. n'a pas été prévue sur les parcelles indiquées.

Restaient, après cette élimination, en présence 29 projets. Après un examen individuel des divers envois, le jury décide de procéder à un premier tour d'élimination.

Quatre projets sont éliminés à l'unanimité pour cause d'insuffisance totale ou de défaut d'adaptation évident aux buts définis par le programme.

Après ce premier tour, restaient en présence 25 projets.

Après discussion, le jury décide de procéder à un second tour d'élimination. Sont éliminés à l'unanimité 16 projets qui, tout en présentant certaines qualités, ne répondent pas d'une façon suffisante au but proposé, soit du point de vue de l'aménagement de la place ou du problème de circulation qu'il pose, soit du point de vue de l'architecture de l'école.

Après ce second tour, restaient en présence 9 projets au sujet desquels il est décidé de passer à la critique qui por-

tera principalement sur les points suivants : 1. aménagement général de la place et des plantations ; 2. aménagement des voies et de la tête de ligne de la C. G. T. E. ; 3. examen de la station-abri de la C. G. T. E. et de l'annexe du bâtiment scolaire au point de vue de l'implantation, de la distribution et de l'architecture.

(A suivre.)

Choses d'économie électrique suisse.

Voici quelques extraits du dernier rapport annuel de la S. A. l'Energie de l'ouest-suisse (EOS) :

.....Pendant la campagne de 1935, le temps n'a pas été favorable aux travaux de la Dixence. D'une part, à cause de la persistance de la neige qui était tombée en grosses quantités, ce n'est guère qu'au début de juin que les chantiers du barrage ont pu reprendre leur activité ; d'autre part, en fin de saison, les conditions météorologiques ont été déplorables. Malgré cela, grâce à l'énergie et à la fermeté avec lesquelles les travaux furent dirigés, grâce aussi aux efforts de tous, le programme prévu a été entièrement réalisé. C'est le 30 septembre 1935 que fut terminée la mise en place des 75 000 m³ de béton qu'il restait à couler pour donner au barrage son volume final, et c'est au commencement d'octobre qu'on achevait de poser les quelque 24 000 m² de revêtement en moellons qu'il restait à placer pour revêtir complètement le barrage. Vu le peu de temps disponible pour l'exécuter, ce dernier travail nécessita un gros effort. En outre, au cours de la saison, on aménagea les terrains devant l'usine de Chandoline, et on y construisit les maisons des chef et sous-chef d'usine. Enfin, le mois