

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 17

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: 29.11.2024

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

A GENÈVE

Aménagement de la place de Cornavin.

Nos lecteurs savent sans doute que Genève, « capitale des nations », futur siège de la conférence du désarmement, citée vieille par l'histoire que ses vieux quartiers nous content encore, jeune cependant de l'activité de ses habitants, et riche d'avenir, est travaillée depuis quelques années par une fièvre constructrice au moins égale à celle des villes romandes les plus prospères.

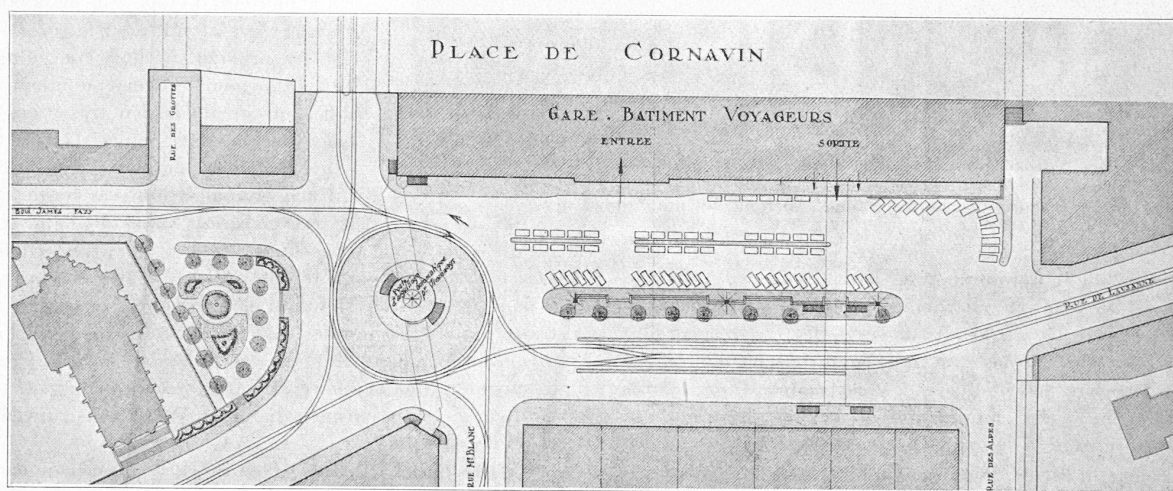
Nous avons voulu rendre compte des principaux effets de cet épanouissement et nous sommes allés les voir.

Notre propos n'est pas d'entrer ici dans des détails techniques trop complets. Le sujet d'abord ne s'y prête guère, et

Un deuxième passage souterrain pour piétons, de 6 m de largeur lui aussi et de 2,40 m de hauteur libre, fera communiquer la gare avec le trottoir situé devant les bâtiments d'en face. Ce passage-là, déjà construit, pourra bientôt être livré au public.

Ces souterrains, en béton armé, ne furent pas d'une exécution très facile, comme bien l'on pense. Leur hauteur, forcée, était déterminée par de grosses canalisations indéplaçables sises dans le sous-sol. Des panneaux d'affichages et des vitrines d'expositions en agrémenteront les murs tout en formant une appréciable source de revenus.

Enfin, grâce à un accord intervenu entre les propriétaires des immeubles faisant face à la gare, la façade de ces bâtiments sera munie d'une marquise, comme celle de la gare elle-même. Devant l'église, se trouvera un square.



s'y prêterait-il, nous avons le sentiment que nos lecteurs aiment à trouver ici des choses qui, sans sortir du champ de la technique, les reposent un peu.

Le bâtiment de la gare de Cornavin, dont d'aucuns discutent encore l'emplacement — quels sont les projets qui rallient d'unanimes suffrages ? — est incontestablement un morceau d'architecture des plus estimables. Il a en tous cas doté Genève d'installations dignes d'elle et il fallait bien se préoccuper de les compléter par l'aménagement rationnel de la place de Cornavin, centre de circulation de plus en plus important.

Notre cliché montre comment on en a tiré parti.

Au centre du grand refuge circulaire, pivot de la circulation des tramways et des automobiles, se trouvera un kiosque aménagé de façon à satisfaire le public de notre époque, toujours plus exigeant. Le kiosque sera surmonté d'un poste d'aiguillage automatique pour tramways. Autour du refuge, les trams tourneront dans le sens des aiguilles de la montre, tandis que les autres véhicules opéreront le circuit en sens contraire.

Ce kiosque sera en outre le centre d'un passage souterrain pour piétons partant de l'angle sud de la gare et aboutissant devant l'Hôtel Suisse. Ce passage sera exécuté sous la surveillance de l'Etat (conséquence de la fusion) et les travaux commenceront bientôt.

Le grand refuge longitudinal, orné d'arbres, éclairé par trois vastes lampadaires — un quatrième lampadaire semblable sera construit au centre du refuge circulaire dont nous venons de parler — contribuera lui aussi efficacement à régler la circulation.

On peut bien dire que les travaux d'aménagement des abords de la gare revêtent une importance considérable.

Nous allons accorder une mention particulière à l'Hôtel dont les travaux de construction viennent de commencer, et qui se trouve fort exactement au sud-ouest de la gare, en communication directe avec celle-ci (Gare—rue des Grottes—Boulevard James Fazy : à l'emplacement de l'ancienne imprimerie du « Genevois »).

Voici ce que sera cet hôtel. Voici aussi comment on fut amené à en prévoir la réalisation. On sait que la question des buffets de gare joue un grand rôle, actuellement, dans le budget de nos chemins de fer. Ceux-ci partent toujours plus du principe, infiniment logique, que les buffets — qui sont une nécessité d'exploitation, puisqu'ils facilitent les voyages et le tourisme — doivent être un facteur de rendement et non une charge. C'est pour cela que dans nos grandes gares les C. F. F. n'hésitent pas à faire les frais d'installations perfectionnées, de manière à assurer au public voyageur le maximum de confort et d'hygiène. Il se trouve qu'en agissant ainsi les capitaux investis sont fort bien rentés, ce qui est tout bénéfique pour tout le monde. Les C. F. F. ne sont pas du tout si mauvais administrateurs que l'affirment quelques-uns.

Le buffet¹ de la nouvelle gare de Cornavin est un modèle du genre.

Mais nos chemins de fer ne possèdent pas d'hôtels, comme certaines lignes françaises. Ceci pour éviter l'ingérence de l'administration dans un domaine qui n'est pas strictement le sien.

¹ Voir dans le *Bulletin technique* du 11 juillet 1931, une description illustrée de ce buffet. Réd.

Lors de l'achat des terrains désignés ci-dessus par la société qui se proposait d'y édifier soit un hôtel soit un bâtiment locatif, une heureuse transaction intervint. Les C. F. F. possédaient des terrains, entre ceux appartenant à la société et les quais. Ces terrains, dont la société avait besoin, lui furent vendus ou loués, mais on les greva d'une servitude spécifiant que le futur hôtel ne comprendrait jamais ni café, ni restaurant.

Ce sera donc un vaste hôtel garni de premier ordre, disposant de 200 lits, de tout le confort moderne, et en liaison directe avec les quais.

De cette manière, les C. F. F. disposeront, aux abords immédiats de la gare, d'un hôtel pouvant donner entière satisfaction aux voyageurs, sans avoir à en assumer les risques d'exploitation. On ne peut qu'applaudir à la réalisation de cette œuvre, dont l'intérêt au point de vue général est indiscutable, surtout au moment où Genève s'apprête à recevoir la foule des participants à la conférence internationale du désarmement. Chacun d'ailleurs l'a bien compris, et c'est dans un excellent esprit que les pourparlers que nous venons rapidement d'esquisser furent conduits. Les autorités genevoises, les C. F. F. et les organes de la société travaillèrent en plein accord.

La construction de ce bâtiment devra s'effectuer très rapidement, en six mois environ, ce qui oblige l'entreprise à utiliser des procédés spéciaux. Toute l'ossature du bâtiment sera constituée par une charpente métallique, exécutée par les « Ateliers de constructions mécaniques de Vevey ». Le remplissage des cadres sera fait de maçonnerie appareillée. Le revêtement, en pierre de taille (savonnière blanche, comme les bâtiments de la gare) donnera à l'immeuble une fort belle allure, tout en sauvegardant l'esthétique de l'ensemble du groupe.

Le rez-de-chaussée sera traité en façade par l'utilisation d'une roche dure s'harmonisant avec le reste.

La carcasse métallique pourra être montée, sur six étages, en un laps de temps fort restreint qu'on estime à 45 jours. Cette carcasse ne part que du niveau du plancher sur rez. Plus bas règne seul le béton armé. Les fondations, qui descendent à un niveau voisin du lac, sont spécialement conçues de façon à assurer une étanchéité complète.

En ce qui concerne les installations mêmes de l'hôtel, elles ont été étudiées en collaboration avec des personnalités les plus compétentes de l'hôtellerie.

On espère, en faisant diligence, terminer les travaux qui ont été confiés à l'Entreprise Spinedi pour le 1^{er} février 1932.

La construction à Genève.

On construit énormément à Genève, bien que les loyers soient généralement, si nous sommes bien renseignés, un peu meilleur marché qu'à Lausanne. Peut-être, comme dans cette dernière ville, construit-on trop. Le mouvement, d'ailleurs, a tendance à se ralentir quelque peu, ce dont il ne faut pas s'effrayer, au contraire.

En effet, si l'on veut éviter une crise redoutable, il ne faut pas qu'on arrive, à la fin de cette année, avec un surcroît trop considérable de logements disponibles. Sans quoi, en vertu de la vieille loi de l'offre et de la demande, les loyers, au lieu de baisser lentement pour se mettre au niveau moyen du coût de la vie, risquent de s'effondrer brusquement.

Comme une foule de gens se sont mis à faire construire, sans disposer de capitaux sérieux, et en jouant uniquement sur la différence existant entre le rendement des loyers et les intérêts à payer, ce serait pour beaucoup d'entre eux la fatale culbute.

Durant le premier semestre de cette année, il a été délivré, pour l'agglomération de Genève, des permis de construire pour 1690 logements (105 bâtiments). Sur ce chiffre, les sociétés immobilières — sociétés coopératives non comprises — figurent pour 1652 logements.

Si, comme nous l'avons fait, on prend un plan de Genève et qu'on s'amuse à y noter les principales constructions exécutées depuis peu ou en cours d'exécution, on s'aperçoit que la ville en est constellée. Une énumération même en est impossible.

Il faut se borner à ne citer que quelques-unes d'entre elles :

Sur le quai Wilson, à côté de l'immeuble actuel de la *Société des Nations*, la salle provisoire construite pour recevoir les délégués à la conférence du désarmement est commencée. Il s'agit d'une construction légère, à exécuter rapidement.

La nouvelle *Clinique dentaire*, située près de l'hôpital, est également en voie d'exécution.

L'agrandissement de l'asile de Bel-Air est en soumission seulement.

Les travaux de la *gare de Cornavin* — passages sous-voies, quais, etc. — se terminent actuellement. (Voir à ce sujet *Bulletin technique* du 11 juillet.)

Les vieux baignoires délabrés de la *Jetée des Pâquis* seront prochainement remplacés par des nouveaux, devisés 650 000 fr., très confortables et fort bien conçus. Il s'agit de baignoires fermés, disposant de 126 cabines pour dames et de 126 cabines pour hommes, avec fond moyen, grand fond et petit fond, et aménagés pour les courses de natation. L'autre côté de la jetée forme plage. La jetée ne sera accessible que lorsque les baignoires ne seront pas ouverts. Le bâtiment des baignoires, construit sur pilotis de béton armé, et en béton armé également, est suffisamment bas pour ne pas gêner la vue des promeneurs circulant sur la jetée.

On sait qu'une grande plage de baignoires est aussi en construction du côté des Eaux-Vives.

Les vastes magasins du *Grand Passage* sont en train de procéder à des agrandissements considérables de leurs locaux (Architecte : M. George Epitoux, Lausanne. Entreprise Perrier, Genève). Pour ce travail, il a fallu déployer sans cesse des trésors d'ingéniosité. En effet, à chaque instant, on se trouvait en présence non seulement de difficultés purement techniques, mais encore fallait-il ne pas entraver l'exploitation des magasins existants. Ces travaux, dont la première tranche absorbera près de deux millions, comportaient encore l'excavation de caves, par des mineurs, sous des locaux en exploitation. Besogne délicate, qui fut menée à chef sans encombre.

Au *Bureau International du Travail*, dont M. G. Epitoux est également l'architecte, on projette des agrandissements importants. Mais au lieu de prolonger le bâtiment, ce qui risquerait de lui donner un caractère monotone, on lui adjoindra une aile, en bordure de la route de Genève, côté ville. La partie nouvelle comprendra 71 bureaux, avec locaux accessoires, salles de commissions, etc.

Quant à l'aménagement du Vieux-Genève, le *Bulletin technique* en a parlé dans son numéro du 27 juin dernier.

J. P.

PS. — Nous avons été visiter les chantiers du *Palais des Nations*, qu'on est en train d'ériger au Parc de l'Ariana. La place nous étant forcément mesurée, nous en parlerons dans notre prochain numéro. Le sujet, d'ailleurs, vaut la peine qu'on lui consacre, à lui seul, un article.

**Premier Congrès de la
Nouvelle Association Internationale pour l'essai
des matériaux, à Zurich, septembre 1931.**

Nous avons publié, à la page 119 de notre numéro du 2 mai 1931, le riche programme de ce Congrès dont les travaux ont été rationalisés par la publication des « Premières communications de la Nouvelle Association internationale pour l'essai des matériaux », dont nous avons rendu compte à la page 120 du même numéro, et par une discipline des séances dont voici le principe :

La discussion est basée sur les mémoires du Congrès. Pour l'ouvrir, les auteurs des différents travaux ayant trait à la même question générale feront, tour à tour, un bref exposé de leur mémoire. Le temps prévu pour chaque auteur est normalement de 15 minutes. Chaque exposé doit être présenté sous forme de conclusions et faire ressortir l'essentiel du mémoire ; il a pour but de provoquer au cours de la discussion un vif échange d'idées. Après la présentation succincte des mémoires aura lieu la discussion, à laquelle prendront part tout d'abord les Congressistes qui se seront annoncés aux présidents des débats pendant les suspensions de séances. Les contributions à la discussion, qui seront sténographiées, doivent être aussi brèves que possible, et précises dans leur fond et dans leur forme ; leur exposé ne devrait pas dépasser 5 à 10 minutes. La discussion a pour but d'éclairer certains problèmes de l'essai des matériaux et de créer, en vue de l'unification des méthodes d'essai, des bases scientifiques et conformes à la technique expérimentale. L'établissement des normes a été écarté du domaine de la N. A. I. E. M.

Les contributions à la discussion devront être remises au Secrétariat général de la N. A. I. E. M., Leonhardstrasse 27, à Zurich, si possible pendant la durée du Congrès, et au plus tard jusqu'au 15 octobre. Elles seront imprimées avec les mémoires du Congrès, sous forme d'un Livre du Congrès, qui doit paraître le 31 mars 1932 au plus tard.

Congrès de Génie civil.

Voici la liste des conférences qui seront faites à ce Congrès dont nous avons déjà parlé et qui se tiendra à Paris, du 23 au 29 septembre prochain.

Travaux publics et Constructions civiles.

M. A. Bonnet: Nouveau type de pont flottant pour les Colonies. — M. A. Bourdeix: Lille et Roubaix Tourcoing, Port de mer. — M. P. Gandillon: L'aménagement et la mise en valeur de la côte française des Somalis. — M. L. Icré: Les grands ponts métalliques modernes. — M. A. Knapen: « Le puits aérien ». Détails d'édification du 1^{er} puits d'expérience construit dans le Var. — M. S. de Kunicki: Sur un système de pont tournant à deux travées symétriques statiquement déterminées. — M. A. Mallein: Les maisons métalliques coloniales. — M. E. Mercier: La construction d'une grande centrale d'électricité (l'Usine de Vitry-Sud). M. L. Ravier: La poussée des terres et la construction des quais.

Industries des transports.

Ct J. Aicardi: Repérage de directions fixes au moyen d'ondes hertziennes. — Radio alignement. — M. E. Barthélémy: Le transport routier des wagons de chemins de fer par remorques automobiles porte-wagons. — Lieut.-colonel Bonnet: L'utilisation des bois coloniaux pour les traverses de chemins de fer. — M. H. Brillié: Le graissage des fusées d'essieux des chemins de fer. — M. L. Chenut: Les Etats du Levant sous mandat français. — M. P. Javary: Etudes actuellement poursuivies dans les réseaux de chemins de fer français en vue de la réorganisation avec la collaboration de la route. — MM. J. Mornet et P. Roux-Berger: Le Transsaharien. — M. A. Moutier: Le rail au service de la ferme, du marché, de l'usine et du magasin. — M. G. Pilon: Le contrôle impératif électrique des aiguilles de chemins de fer.

Mécanique et ses applications.

M. R. Anxionnaz: Quelques considérations sur la suralimentation et le balayage des moteurs à combustion interne. — M. L. Bergeron: Usines élévatoires et pompes pour irrigation. — M. R. Billardon: Conditions spéciales d'établissement des machines frigorifiques devant fonctionner sous les climats tropicaux. — M. G. Delanghe: Les moteurs à combustion appliqués à la traction sur rails. — M. L. Fouché: Réfrigération de l'air par procédés aéro-thermiques. — M. A. Garnier: Conditions d'exploitation des moteurs Diesel aux Colonies. — M. J. Laurent: Service d'essais et de contrôle permanent de la Société hydrotechnique de France. — M. E. Leroux: Formation et reprise des stocks avec leur chargement mécanique en wagons ou en bateaux, des matières telles que charbon, terre, produits chimiques, avec dispositifs permettant le criblage et classement volumétrique. — M. R. Soreau: L'air moyen dans la stratosphère. — M. R. Svyngedawski: Sur quelques données expérimentales permettant le choix rationnel des courroies de transmission. — M. A. Tenot: Laboratoires de turbines hydrauliques en Europe et essais de cavitation.

Mines et Métallurgie.

M. Ch. Berthelot: Organisation de la prospection et de la production dans les mines coloniales. — M. G. Canuet: Notice géologique et minière sur la région de Bembe (Angola). — M. J. D. Chautard: Les gisements de roche asphaltique de Lattaquié. — M. R. de Fleury: L'aluminium et ses alliages dans l'outillage colonial. — M. G. Perrin-Pelletier: L'aéragé des mines à feux.

Physique et Chimie industrielles.

M. E. Barbet: Raffinage des pétroles bruts. — M. A. L. Beurrienne: La ventilation et le rafraîchissement des locaux habités dans les pays chauds. — M. Georges F. Jaubert: l'hydrogène, sa préparation par l'électrolyse au moyen du diaphragme colloïdal armé. — M. P. Matignon: Problèmes soulevés par l'alimentation en combustible et le graissage des moteurs à combustion interne Diesel et semi-Diesel.

Industries électriques.

M. L. Ch. Barbillon: Sur les relations existant entre les types de régulateurs des groupes électrogènes de stations centrales et les phénomènes transitoires dont les réseaux sont le siège. — Sur les principes généraux mis en œuvre par la récupération d'énergie en traction électrique. — M. J. Bellisson: La nouvelle usine génératrice du port d'Alger. — M. P. Gandillon: L'utilisation de l'énergie solaire au Vénézuéla. — M. A. Granet: L'éclairage et les eaux d'artifice à l'Exposition coloniale. — M. E. H. Lesouple: Distribution de l'électricité à l'Exposition coloniale Internationale de Paris.

Industries agricoles et alimentaires.

M. R. Billardon: Application du froid à la mise en valeur des colonies. — M. Frolow: L'hydraulique agricole dans la vallée de l'Oronte. — M. J. Pérard: Diffusion continue en distillerie. — M. X...: Sélection des graines de betteraves à sucre en France.

Economie industrielle. — Organisation du travail.

M. F. Bayle: Le système métrique absolu et la normalisation de l'industrie européenne. — M. J. Caen: La prévention des accidents du travail. — M. A. Foillard: La propriété scientifique. — M. L. F. Harlé: Le projet de loi sur les brevets d'invention adopté par la Chambre des députés. — M. J. LeFèvre: Le conflit des êtres supérieurs avec la chaleur et l'humidité de leur milieu. — M. S. Muscat: Nouvelles méthodes de salaires. — M. A. Taillefer: Projet de réforme de la Loi de 1884. — M. Valois: L'Afrique, chantier de l'Europe.

Les adhésions (Fr. 50. — par personne et Fr. 75. — pour le banquet de clôture) sont reçues au siège de la Société des ingénieurs civils de France, 19, rue Blanche, Paris (9^e).

Nous reproduirons, dans notre prochain numéro, le programme des excursions, qui n'est pas moins riche.

Voir page 8 des feuilles bleues le communiqué de l'Office suisse de placement.