

Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **83 (1957)**

Heft 16

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

à cet égard.) Mais, pour les personnes habitant le voisinage de l'aérodrome, l'effet est sensiblement différent !

Que prévoit-on, actuellement, pour réduire ce bruit ? Le premier effort porte sur la diminution du bruit pour les personnes se trouvant sur l'aérodrome : employés, mécaniciens qui sont en contact permanent avec les avions dont ils assurent le service au sol, et là il paraît possible d'obtenir une solution acceptable par l'emploi

de « silencieux », s'adaptant aux tuyères des turbo-réacteurs et par l'emploi systématique de « protecteurs d'oreilles ».

Mais ces silencieux ne sauraient être emportés par les avions ! Si bien que la réduction du bruit pour les personnes habitant le voisinage de l'aérodrome est loin d'être obtenue. Le seul remède possible, selon les données actuelles, est de munir toutes ces personnes de « protecteurs d'oreilles »...

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

(Suite et fin)¹

Rapport du jury

(Suite et fin)

Ayant ainsi critiqué ces projets, le jury a décidé, sur la base de l'article 10 du programme, de retenir cinq d'entre eux pour être primés.

A cet effet, il classe les sept projets restant dans l'ordre suivant ;

1 ^{er} rang :	projet n° 48	chiffre 00.007
2 ^e rang :	» 57	» 12.312
3 ^e rang :	» 46	» 12.457
4 ^e rang :	» 83	» 47.315
5 ^e rang :	» 7	» 32.295
6 ^e rang :	» 39	» 61.907
7 ^e rang :	» 3	» 19.246

La classification du projet n° 48 en 1^{er} rang a été décidée à l'unanimité par le jury, les autres rangs étant attribués à la majorité.

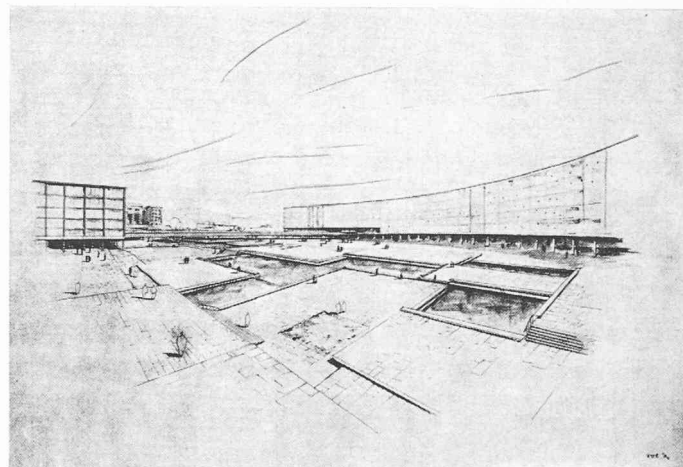
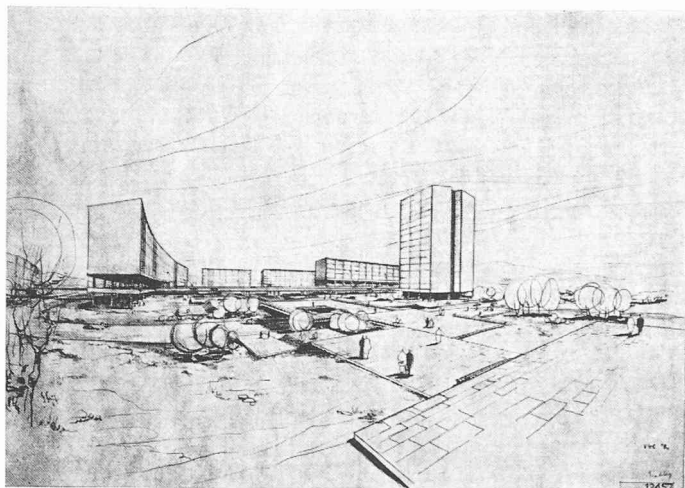
Faisant application de l'article 10, alinéa 1 du programme, le jury décide d'attribuer les prix suivants :

1 ^{er} prix :	projet n° 48	chiffre 00.007	12 000 fr.
	avec recommandation pour la suite des études		
2 ^e prix :	projet n° 57	chiffre 12.312	10 000 fr.
3 ^e prix :	» 46	» 12.457	8 000 »
4 ^e prix :	» 83	» 47.315	6 000 »
5 ^e prix :	» 7	» 32.295	4 000 »

¹ Voir *Bulletin technique* du 20 juillet 1957, page 239.

(Suite page 258.)

3^e prix : projet « 12.457 », MM. *Vico Magistretti, Mario Righini*, architectes, à Milan.



Perspectives.

Jugement du jury :

Composition très spacieuse qui s'inscrit correctement dans le quartier avoisinant et dont l'unité est soulignée par le traitement original du sol visible de l'anneau de circulation extérieur à travers les portiques sous bâtiments. Mais il est regrettable que les duretés et les ruptures dans le tracé des bâtiments réduisent la grandeur, le calme et l'unité de la composition.

Tentative intéressante de limiter la circulation à l'intérieur de la place à l'artère internationale par un viaduc

relativement peu surélevé et d'organiser la circulation locale en dehors des édifices entourant la place.

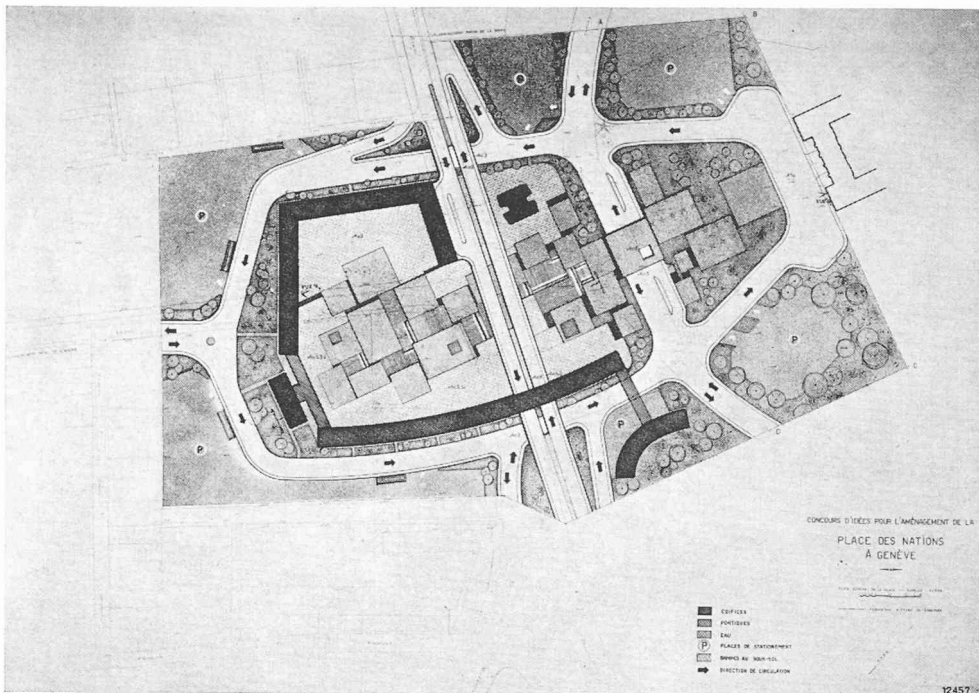
Les accès au Secrétariat de l'O.N.U. sont largement traités mais aboutissent à deux carrefours qui n'assurent pas une circulation suffisamment fluide.

Le stationnement en parking, entièrement en surface sur le terrain de l'O.N.U., à la vue du public, n'est guère satisfaisant.

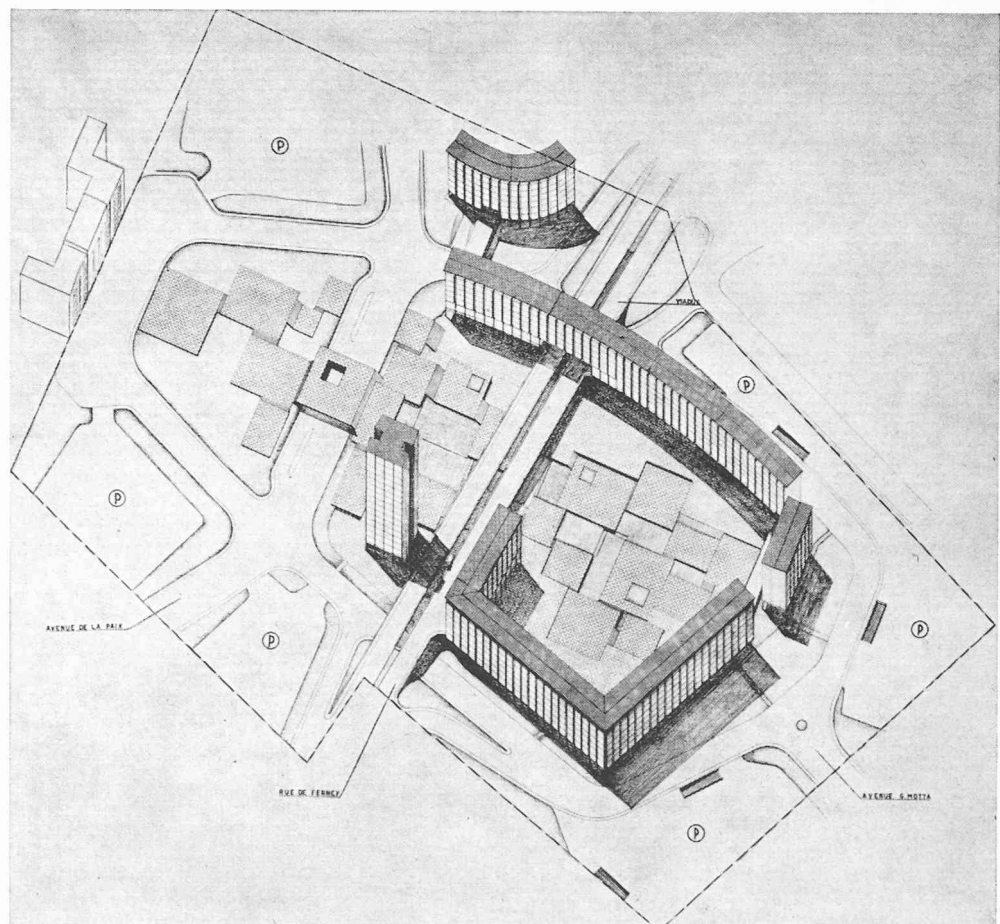
Bonne circulation des piétons à l'intérieur de la place.

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

3^e prix : projet « 12.457 », MM. *Vico Magistretti, Mario Righini*, architectes, à Milan.

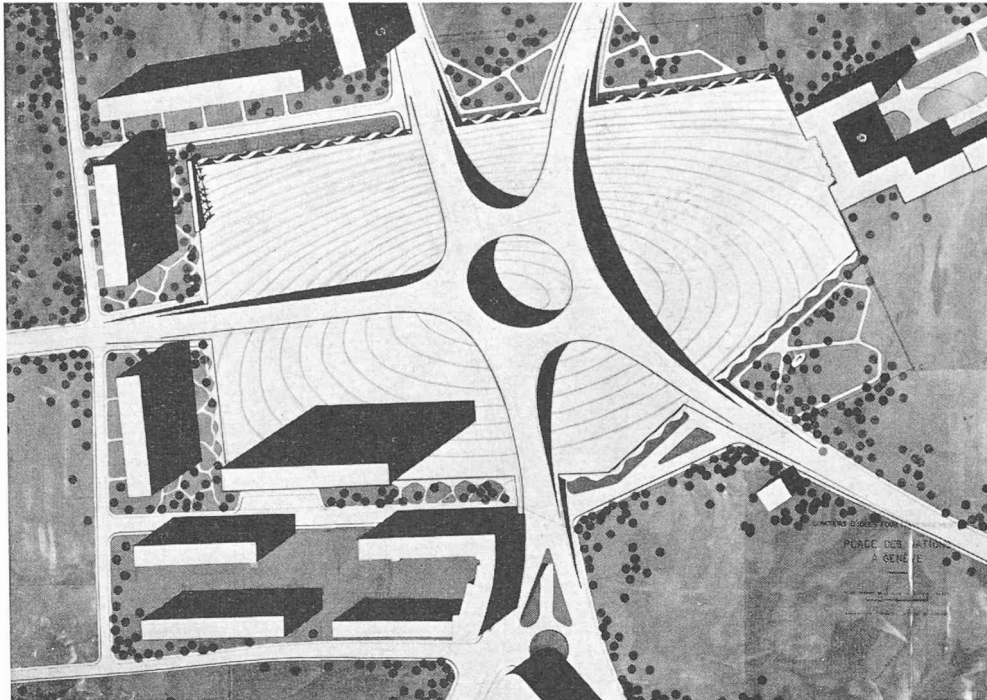


Situation.
Echelle 1 : 5000.



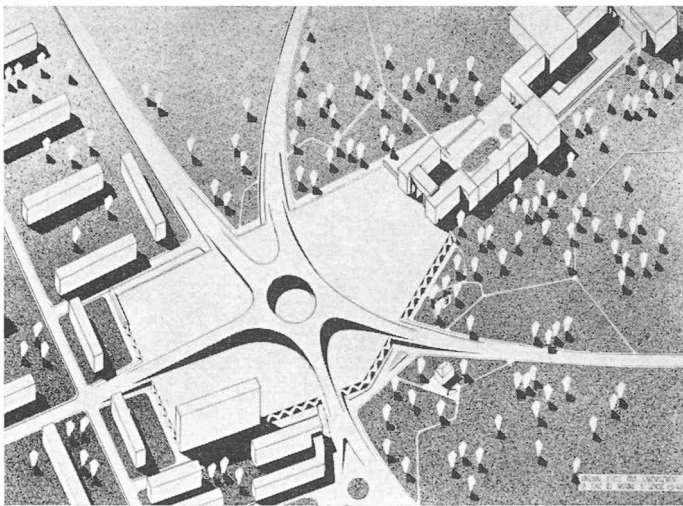
Axonométrie
de l'ensemble de la
composition.

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

4^e prix : projet « 47.315 », M. Hein Deinert, à Munich.

Situation. — Echelle 1 : 5000.

Jugement du jury :



Axonométrie de l'ensemble de la composition.

L'expression monumentale de ce parti audacieux est obtenue en traitant plastiquement les trois éléments principaux du programme : place, circulation et parking.

La place est constituée par une vaste cuvette qui s'inscrit habilement dans le quartier avoisinant ; elle est toutefois dominée par un motif plastique de caractère utilitaire, destiné à supporter le système circulaire, qui est intéressant en soi, mais est discutable au regard de la dignité souhaitable pour la place des Nations.

Le giratoire central au-dessus du niveau de la place est de dimensions exigües ; il ne se prêterait pas à un accroissement futur de la circulation, sans nécessiter un développement de l'ouvrage au détriment de la place.

Le système des parkings est ingénieusement conçu, mais la liaison automobile de ces derniers avec le Secrétariat de l'O.N.U. est problématique.

La circulation des piétons sur l'esplanade entre en conflit avec les véhicules se rendant au Secrétariat du Palais des Nations, dont le cheminement n'est pas organisé.

La qualité du motif de sculpture mérite d'être particulièrement relevée.

D'autre part, le jury faisant application de l'article 10, alinéa 2 du programme, propose les achats ci-après :

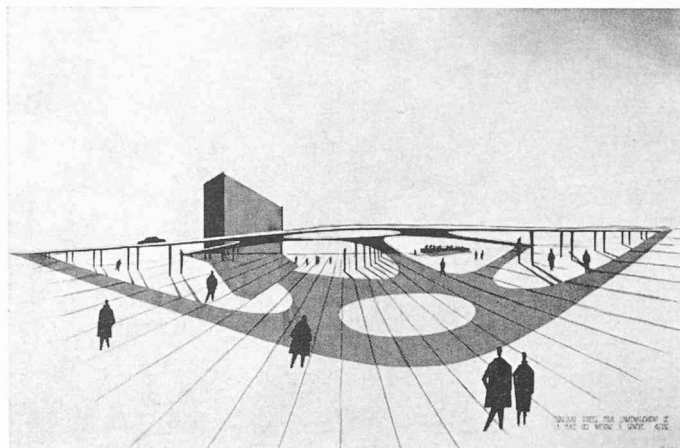
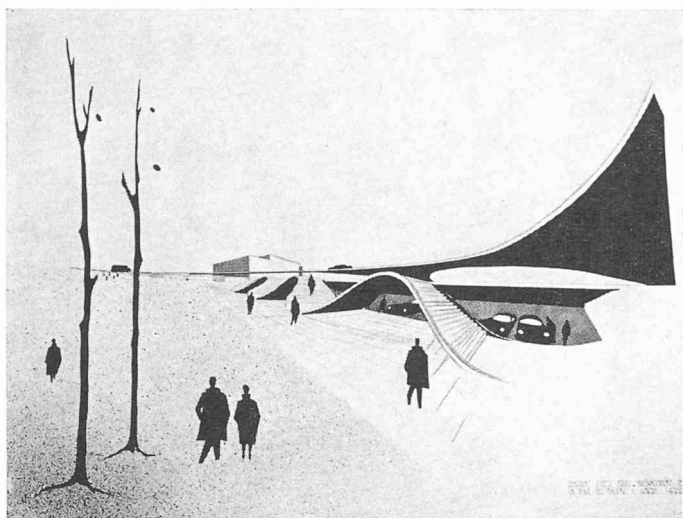
Projet n° 39	chiffre	61.907	3000 fr.
» 3	»	19.246	3000 »
» 29	»	25.252	2000 »
» 26	»	31.124	1000 »
» 111	»	70.132	1000 »

Enfin, le jury a examiné les dix projets mis hors concours. Il a estimé qu'aucun d'entre eux ne présentait d'intérêt suffisant pour justifier une proposition d'achat.

Conclusions

Le jury a constaté avec satisfaction l'intérêt que le concours a suscité chez les architectes et urbanistes et

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

4^e prix : projet « 47.315 », M. *Hein Deinert*, à Munich.

Perspectives.

le soin avec lequel la plupart des concurrents ont étudié le problème très complexe qui leur était posé.

Comme on pouvait s'y attendre, les concurrents se sont heurtés à la difficulté majeure de concilier la création d'une place monumentale avec l'organisation d'un nœud routier recevant plusieurs courants de circulation hétérogènes. Les uns se sont surtout attachés à la recherche d'un parti monumental tant par l'inscription au sol d'une plateforme d'amples dimensions que par le tracé et l'ordonnance plastique des édifices délimitant la place ; les autres se sont avant tout souciés de la circulation en cherchant à dissocier le trafic international du trafic de ceinture et du trafic local, fût-ce parfois au détriment de la dignité et de l'aspect monumental de la place des Nations.

Certains concurrents se sont heureusement efforcés d'intégrer la place des Nations dans l'ordonnance du quartier résidentiel qui l'environne au sud et à l'ouest ; d'autres se sont davantage préoccupés de lier la place au Palais des Nations, sans s'inquiéter outre mesure de son intégration dans la région urbaine avoisinante.

A vrai dire, aucun des concurrents n'a apporté une solution qui réponde pleinement à ce que l'on espérait du concours : constitution d'une place monumentale digne de la haute idée que représente le siège du Centre européen des Nations Unies, tout en ménageant une liaison harmonieuse entre ce Palais et les quartiers urbains et en satisfaisant aux dures exigences de la circulation.

Les partis violemment opposés auxquels se sont arrêtés les concurrents, selon qu'ils accordaient la prééminence à l'une ou l'autre des données du problème, suffisent à démontrer combien ce dernier pose de questions difficiles. Devant l'absence d'une solution équilibrée à ce problème, et cela malgré tout le talent et les efforts déployés par les participants, on peut même se

demander si une telle solution est concevable, et s'il est vraiment possible de concilier des données que les résultats du concours semblent révéler comme difficilement conciliables.

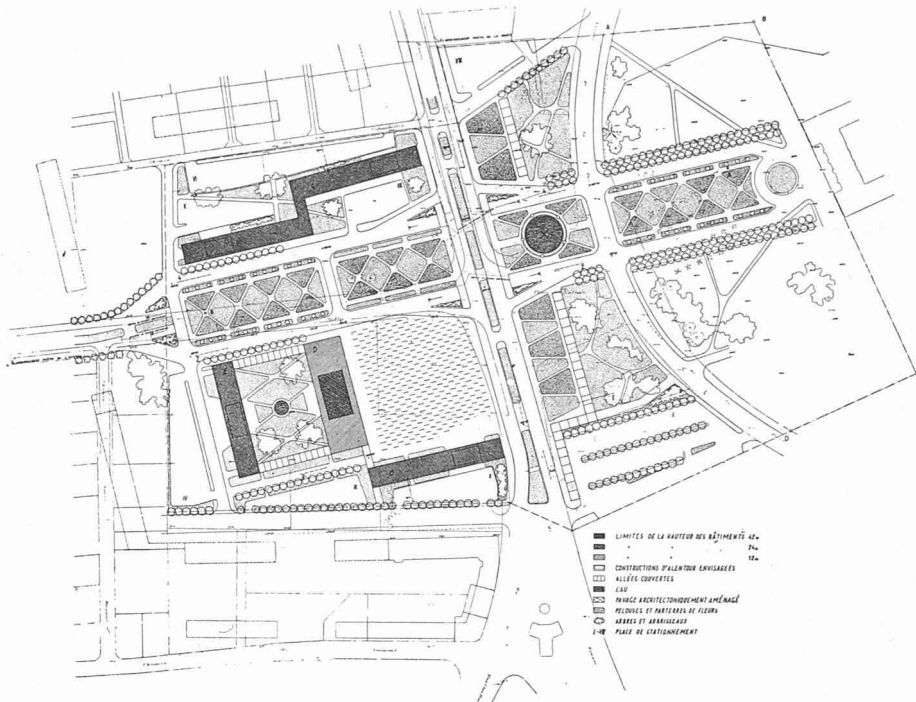
En face d'une situation aussi pleine d'incertitudes, le jury a été contraint de faire un choix entre les diverses conceptions qui se sont manifestées parmi les concurrents. Dans sa grande majorité, il a estimé que devait être placé au premier plan — comme d'ailleurs l'indiquait l'article 2 du programme — le souci de conférer à la place des Nations un caractère de dignité monumentale et spatiale conforme à sa signification de Centre international, ce souci dût-il même primer sur les besoins utilitaires de la circulation. Sans doute, ces derniers ne doivent-ils pas être ignorés, ou même simplement laissés dans l'ombre. Mais entre deux projets également valables, l'un dans l'ordre de la dignité de la place, l'autre dans celui de son fonctionnement comme organisme de circulation, le jury n'a pas hésité à juger que le premier devait avoir le pas, parce qu'exprimant une idée plus haute et d'une permanence plus évidente que la satisfaction de besoins utilitaires susceptibles d'ailleurs de varier avec l'évolution de la technique.

Se fondant sur ces considérations, et compte tenu des appréciations exprimées dans l'analyse des projets retenus, le jury, à l'unanimité, a accordé le premier prix au projet n° 48.

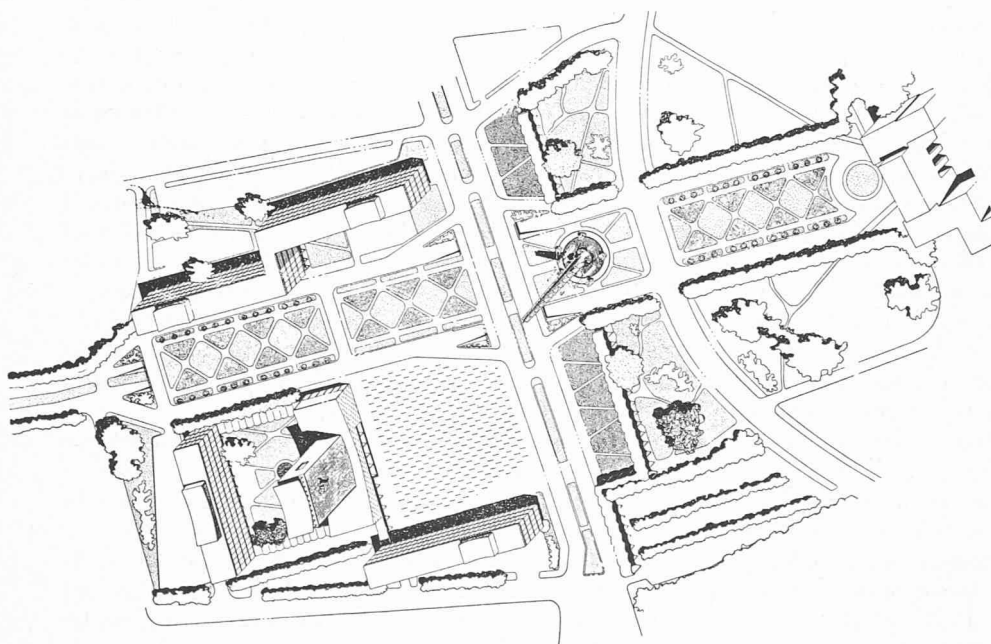
D'autre part, le jury recommande aux organisateurs du concours de confier à l'auteur du projet obtenant le premier prix la suite des études au sens de l'article 14 du programme. Une étroite collaboration entre le lauréat du concours et les services techniques de l'Etat de Genève et de l'Office européen des Nations Unies doit permettre, avec tous les remaniements que des études plus poussées imposeront, d'établir un projet ayant le caractère de grandeur et de dignité qui s'impose.

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

5^e prix : projet « 32.295 », M. Jaroslav Otruba, ingénieur, architecte à Prague. Collaborateur : Nadeje Otrubova, à Prague.



Situation. — Echelle 1 : 5000.



Axonométrie de l'ensemble de la composition.

Jugement du jury :

Volonté très affirmée d'accéder au Palais par une place en forme d'avenue de dimensions monumentales raccordant l'avenue Giuseppe-Motta à l'entrée du Secrétariat. Cependant, son aboutissement sur l'avenue Giuseppe-Motta manque d'un point d'arrêt architectural.

La dominante, ainsi constituée, ne résout que difficilement le problème des circulations, mais permet l'aménagement d'une place latérale liant aisément les abords du Palais avec le quartier résidentiel.

L'idée de faire passer la circulation transversale de l'avenue de la Paix à l'avenue Giuseppe-Motta au-dessous de la circulation internationale Ferney - Genève est intéressante en soi, mais l'insuffisance du développement des rampes rend impraticable la réalisation du projet.

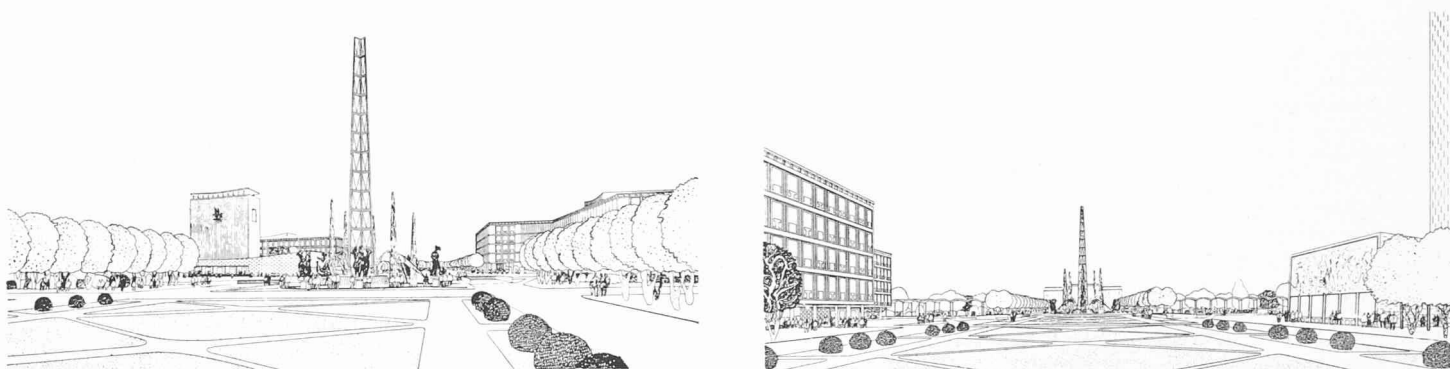
Le parking de 400 places demandé à l'entrée du Secrétariat du Palais des Nations fait défaut.

La circulation des piétons a été négligée et les emplacements de stationnement des transports en commun sont excentriques.

Projet de bonne tenue générale.

CONCOURS D'IDÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS, A GENÈVE

5^e prix : projet « 32.295 », M. *Jaroslav Otruba*, ingénieur, architecte à Prague. Collaborateur : *Nadeje Otrubova*, à Prague.



Perspectives.

Dans le cas où l'administration déciderait de procéder à d'autres consultations, les auteurs des projets n^{os} 57 et 46 primés en deuxième et troisième rangs pourraient utilement être appelés, dans l'ordre, à formuler des avis conformément aux programmes qui leur seraient soumis.

* * *

Ayant arrêté les conclusions ci-dessus et signé les procès-verbaux relatifs à l'attribution des prix et les propositions d'achat, le jury a procédé à l'ouverture des plis contenant le nom des concurrents dont les projets ont été primés ou proposés pour l'achat.

Le palmarès s'établit comme suit :

1^{er} prix (chiffre 00.007), avec recommandation pour la suite des études : 12 000 fr.

Auteur : M. ANDRÉ GUTTON, professeur à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts et à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris.

Collaborateur : M. YVES ROYNARD.

2^e prix (chiffre 12.312) : 10 000 fr.

Auteur : M. RAINER SCHELL, architecte à Wiesbaden.

Collaborateurs : MM. H. G. MOELLER et K. BRINKMANN à Wiesbaden.

3^e prix (chiffre 12.457) : 8000 fr.

Auteurs : MM. VICO MAGISTRETTI, MARIO RIGHINI, architectes à Milan.

4^e prix (chiffre 47.315) : 6000 fr.

Auteur : M. HEIN DEINERT à Munich.

5^e prix (chiffre 32.295) : 4000 fr.

Auteur : M. JAROSLAV OTRUBA, ing. architecte à Prague.

Collaborateur : NADEJE OTRUBOVA à Prague.

En outre, le jury a proposé l'achat des projets ci-après :

Achat (chiffre 61.907) : 3000 fr.

Auteur : Prof. Dr ing. WOLFG. RAUDA, à Dresde.

Collaborateurs : MM. H. PETER SCHMIEDEL, à Dresde ; MANFRED ZUMPE, à Dresde ; RALF PESCHEL, à Dresde ; MAX LACHNIT, à Dresde.

Achat (chiffre 19.246) : 3000 fr.

Auteurs : MM. IVAN RULLER, ing. architecte à Brno ; ZDENEK RIHAK, ing. architecte à Brno ; JAROMIR SIROTEK, ing. architecte à Brno.

Collaborateur : M. BOHUMIR MATAL, peintre, à Brno.

Achat (chiffre 25.252) : 2000 fr.

Auteur : M. SAMUEL EGGER, architecte à Genève.

Collaborateur : M. ZOLLIKOFER, architecte, Genève.

Achat (chiffre 31.124) : 1000 fr.

Auteurs : MM. R. ENGELI, architecte à Genève ; R. PAHUD, architecte à Genève ; C. BIGAR, architecte à Genève ; MILO MARTIN, sculpteur à Lausanne.

Achat (chiffre 70.132) : 1000 fr.

Auteur : Institut d'urbanisme du Ministère des travaux publics à Budapest.

Architectes : MM. JOS. BOZZAI, ANDRÁS CSAVLEK, ODÖN DENESI, TIBOR FARKAS, IVAN GYARFAS, DÉNES KISS, KALMAN LUX, PÉTER NOVAK, JANOS SEDLMAYR, LAS. SZERDAHELYI, MIKLOS VISONTAI, TIBOR WEINER, TIBOR ZSITVA.

Sculpteur : BARNA MEGYERI.

Arrêté par le jury à Genève, le 4 juin 1957.

Le secrétaire du jury :

A. VIERNE

CARNET DES CONCOURS

Bâtiment administratif pour la direction des P.T.T., à Berne

Jugement du jury

A la demande du Conseil communal de la Ville de Berne, la Direction des travaux II a ouvert un concours de projets, afin que soient examinées les possibilités de construire sur les terrains sis entre Aargauerstalden, Viktoriastrasse et Schönbuergstrasse des bâtiments administratifs pour la Direction générale des P.T.T. à Berne. Tous les architectes et ingénieurs de nationalité suisse pouvaient participer à ce concours. Des 79 projets présentés, 75 ont pu être jugés. Le 18 juin 1957, le jury, composé de MM. Dr E. Anliker, directeur des travaux II de la Ville (président), H. Hubacher, directeur des travaux I de la Ville, A. Gnaegi, chef du Service des travaux, J. Ott, directeur des Constructions fédérales, Dr W. A. v. Salis, secrétaire général des P.T.T., P. Rohr, chef du Service des constructions des P.T.T., Henry Daxelhofer, architecte S.I.A./B.S.A., Otto Senn, architecte S.I.A./B.S.A. à Bâle, Jean Tschumi, professeur, architecte S.I.A./B.S.A. à Lausanne, H. Bosshard, urbaniste, W. Hauser, architecte au Service des constructions des P.T.T., Hans Andres, architecte S.I.A./B.S.A., a pris la décision suivante :

- 1^{er} prix, 6000 fr., projet n° 30, « Posita II ». Auteurs : *Fritz Neuenschwander*, architecte G.A.B., à Berne, et *Rudolf Zürcher*, architecte G.A.B. Collaborateur : *Cla Salis*, architecte.
- 2^e prix, 5800 fr., projet n° 16, « Mutz I ». Auteur : *Arnold Gfeller*, architecte F.S.A.I., Bâle. Collaborateur : *Hans Gfeller*.
- 3^e prix, 5600 fr., projet n° 28, « Tele ». Auteur : *Robert Wyss*, architecte, Berne. Collaborateurs : *W. Pfeiffer*, *H. Ellenberger*.
- 4^e prix, 5300 fr., projet n° 13, « Nydegge ». Auteur : *Wolfgang Stäger*, architecte, Zurich.
- 5^e prix, 5200 fr., projet n° 18, « Gélinotte ». Auteur : *Max Richter*, architecte E.P.L./S.I.A., Berne. Collaboratrice : *F. Richter*, architecte.
- 6^e prix, 5100 fr., projet n° 32, « Etoile ». Auteur : *Friedr. Stalder*, architecte S.I.A., Berne. Collaborateur : *Felix Wyler*.
- 7^e prix, 5000 fr., projet n° 31, « Ahoi ». Auteurs : *Otto Brechbühl*, architecte B.S.A./S.I.A., Berne, et *Jacob Itten*, arch. dipl. S.I.A., Berne.

De plus, 7 projets ont été achetés au prix de Fr. 1000.— :

Projet n° 29, « Helvetia ». Auteur : *Werner Küenzi*, architecte, Berne. — Projet n° 25, « Fisch ». Auteurs : *Hans Hostettler*, architecte, Berne, et *Hans Habegger*, architecte, Berne. — Projet n° 41, « Urs I ». Auteurs : *Gotthold Hertig*, architecte, Aarau ; *Willi Hertig*, architecte, Zurich ; *Walter Hertig*, architecte, Zurich. — Projet n° 3, « Orion ». Auteur : *Alfred Vollenwyder*, Berne. — Projet n° 67, « Pumpernickel ». Auteurs : *Max P. Kollbrunner*, architecte, Zurich 6, et *Theo Hotz*, architecte, Zurich 7. — Projet n° 65, « Blitz ». Auteur : *Dieter Felth*, architecte, Zurich 2/59. — Projet n° 73, « Schachtelhalm ». Auteurs : communauté d'architectes *Ed. Neuenschwander*, *Rud. Brennenstuhl* et *Math. Mettler*, Zurich 1.

Le jury est arrivé à la conclusion qu'aucun projet ne répond simultanément aux exigences architectoniques de la ville et aux exigences d'exploitation et par conséquent ne pouvait être recommandé pour être développé. Ayant procédé à des études approfondies lors de l'examen des travaux, le jury est cependant persuadé qu'il est possible de réaliser un groupe donnant entière satisfaction du point de vue exploitation et respectant les exigences architectoniques. C'est pourquoi il recommande aux autorités compétentes d'inviter

les auteurs de projets primés et achetés à participer à un concours plus restreint. Sur une base nouvelle pour l'exécution de la construction, on peut attendre des architectes qui se sont déjà distingués par des travaux de qualité, la présentation de projets appropriés.

STS

SCHWEIZER. TECHNISCHE STELLENVERMITTLUNG
SERVICE TECHNIQUE SUISSE DE PLACEMENT
SERVICIO TECNICO SVIZZERO DI COLLOCAMENTO
SWISS TECHNICAL SERVICE OF EMPLOYMENT

ZÜRICH, Lutherstrasse 14 (près Stauffacherplatz)
Tél. (051) 23 54 26 — Télégr. STSINGENIEUR ZÜRICH

Emplois vacants :

Section du bâtiment et du génie civil

508. *Technicien ou dessinateur en génie civil expérimenté.* Génie civil et béton armé. Bureau d'ingénieur. Ville de Suisse romande.
510. *Dessinateur en bâtiment-chef de chantier.* Bureau d'architecture. Canton des Grisons.
512. *Dessinateur en béton armé ou en génie civil.* Bureau d'ingénieur. Canton de Berne.
514. *Dessinateur en béton armé.* Bureau d'ing., Zurich.
516. *Technicien en bâtiment,* plusieurs années de pratique. Bureau d'architecture. Zurich.
520. *Architecte ou technicien ou dessinateur en bâtiment,* sens artistique et expérience. Bureau d'architecture. Zurich.
522. *Technicien en génie civil ou dessinateur.* Génie civil et béton armé. Bureau d'ingénieur. Suisse centrale.
524. *Technicien ou dessinateur en bâtiment.* Travaux de bureaux. Petite fabrique de volets à rouleaux. Canton de Zurich.

(Suite page 6 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir pages 5 et 6 des annonces)

NOUVEAUTÉS — INFORMATIONS DIVERSES

Exigences techniques demandées au mortier bitumineux pour revêtements de chaussée

(Voir photographie page couverture)

Le trafic routier a connu ces dernières années une extension imprévisible. Parallèlement à ce fait, la vitesse et le tonnage de la circulation se sont intensifiés. Ces constatations ont pour conséquence des exigences de plus en plus sévères pour la superstructure et le revêtement de la chaussée, c'est-à-dire que leur solidité et leur qualité doivent être constamment améliorées. Pour les revêtements bitumineux, cela signifie un travail de plus en plus exact dans leur composition, leur préparation et leur mise en œuvre. C'est pourquoi une entreprise de construction de routes, qui veut rester à la hauteur, est obligée d'en référer à un laboratoire routier. Des exigences toutes particulières sont demandées aux installations de préparation. Des erreurs de dosage et de température ne doivent plus se présenter, c'est-à-dire que l'exactitude du processus de travail de l'installation doit être constamment améliorée et continuellement contrôlée. C'est pourquoi il faut applaudir à l'émission par la V.S.S., il y a trois ans, de normes pour les bétons de bitume et les bétons de bitume-goudron, normes qui fixent les exigences demandées d'un mortier bitumineux et d'un revêtement de chaussée. Ces normes ont trouvé une large diffusion. Elles épargnent un grand travail au maître de l'œuvre puisque dans les soumissions il n'a qu'à les prescrire comme partie du contrat.

La *Stuag* est une entreprise de premier plan dans le domaine de la construction de revêtements de chaussée. Elle dispose d'installations de préparation modernes, de même que d'un propre laboratoire technique. Celui-ci s'occupe, sur des bases scientifiques, de la composition des revêtements, des contrôles d'exécution, des analyses de sols, etc.