

Peut-on encore construire dans une cité ancienne? Réflexions après un débat manqué

Autor(en): **Dédale**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 11

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73948>

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.

Peut-on encore construire dans une cité ancienne?

Réflexions après un débat manqué

Lorsqu'on parcourt nos cités anciennes, on découvre des lacunes dans l'environnement construit : pour une raison inconnue, la belle ordonnance d'une rue est interrompue, un espace libre s'apparente plus à un terrain vague qu'à une place, la façade aveugle d'un immeuble trahit une intention inachevée. Plus le caractère d'un quartier est marqué, plus sont frappantes de telles lacunes.

Il n'y pas que le promeneur qui souhaite voir compléter l'œuvre inachevée : les édiles comme les promoteurs se préoccupent — pour des raisons parfois divergentes — de construire l'élément qui manque au visage de la cité.

Que les espaces en question n'aient jamais vu de constructions ou qu'ils aient été libérés par la démolition d'immeubles anciens, le problème reste le même : comment combler une lacune sans défigurer l'environnement construit, le patrimoine architectural ?

Par l'exemple d'un quartier de Genève, nous allons voir quelles sont les difficultés de l'entreprise. Une assemblée consacrée par la section genevoise de la SIA à la rénovation urbaine nous en fournit l'occasion.

Le site

La zone concernée réunit des constructions d'hier et d'aujourd'hui : il s'agit d'un quadrilatère compris entre la rue de la Rôtisserie, la rue de la Pélisserie, la rue Calvin haute et la façade est du cinéma Alhambra. Cet espace comporte actuellement un cinéma (l'Alhambra, précisément) datant d'entre les deux guerres, des escaliers (à la rue de la Pélisserie), une belle alignée de maisons anciennes à la rue Calvin haute, dominant la ville basse, et des terrains vagues. Le tout s'étage entre les niveaux inférieur et supérieur des anciennes murailles.

Aujourd'hui, la fermeture des Rues-Basses à la circulation a transformé la rue de la Rôtisserie en un flux compara-

ble à la lave, où la ferraille aurait remplacé le magma terrestre : le front de ce flot a tendance à la solidification par parage, mais est inexorablement poussé par la masse sans cesse renouvelée de véhicules vomis par la rue de la Confédération. Comme la lave, les voitures remplissent le moindre interstice ; les panneaux d'interdiction ont le même effet que s'ils étaient plantés sur les pentes de l'Etna devant une coulée de lave !

Paradoxalement, c'est sur les hauts de la colline que s'opère la solidification : la Vieille-Ville est moins affectée par la circulation que par le parage. Le coup d'œil sur les vénérables façades est obstrué (à tout jamais ?) par un rideau de voitures souvent parkées à la diable.

Hier déjà

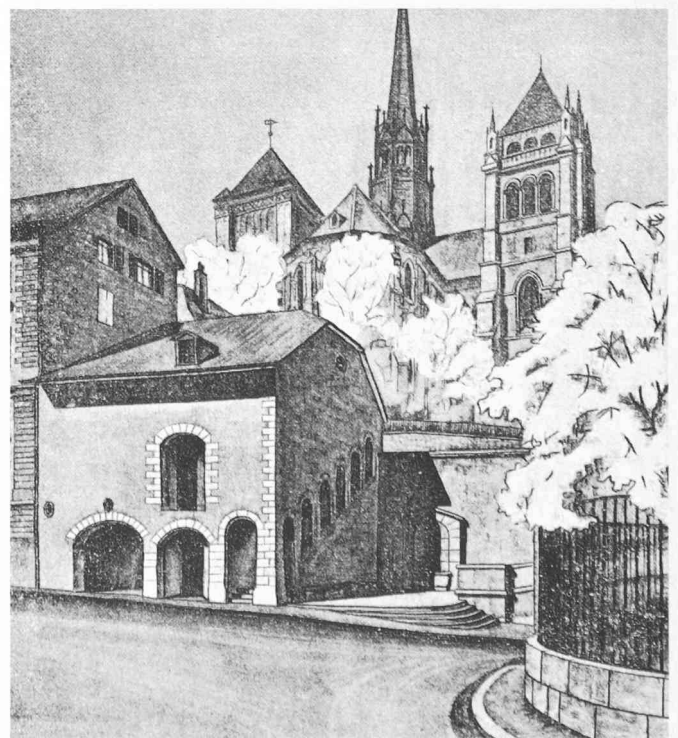
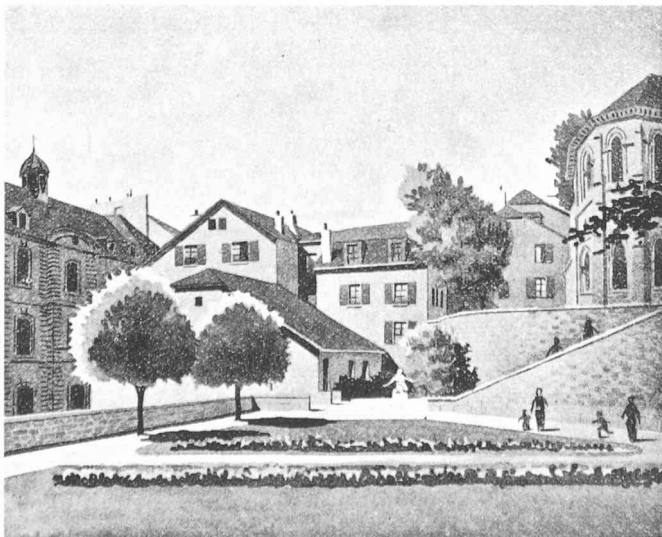
Pour des raisons que nous ignorons, les immeubles du côté impair de la rue Calvin, au nord, se terminent en queue de poisson à l'extrémité ouest. Les immeubles des numéros 1 à 5 sont de fort belle facture, avec chacun une cour intérieure fermée par l'immeuble sur trois côtés et séparée par une porte de la rue elle-même. La maison du n° 7 fait figure de parent pauvre, sans cour intérieure. En 1941, la Ville de Genève se préoccupe de compléter le côté impair de la rue Calvin et d'aménager cette zone. Alors que le cinéma devra subsister, l'immeuble du n° 7 de la rue Calvin n'est pas jugé digne de conserver sa place. Le 28 mai 1941 est lancé un concours d'idées pour l'aménagement de la rue Calvin, en vue de la construction éventuelle d'immeubles sur les terrains appartenant à la Ville de Genève.

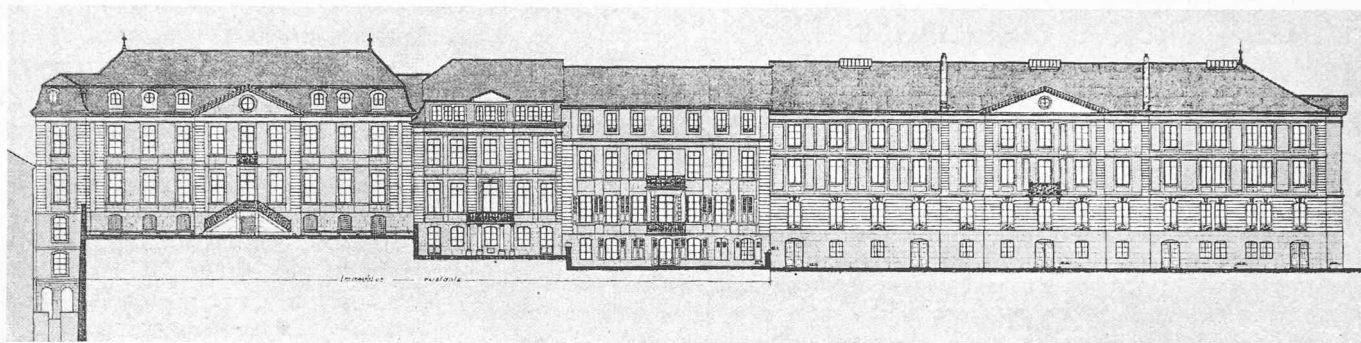
Ce concours fait suite à un autre, lancé l'année précédente pour l'aménagement du haut de la rue de la Fontaine, à la suite de la démolition de la prison de l'Evêché, remplacée par une terrasse surplombant la place de la Madeleine.

Premier étonnement du jury mandaté par le Département des travaux publics et par la Ville de Genève : *Arrivé au terme de son rapport, le jury tient à dire sa surprise de constater que ce concours, cependant largement doté (10 000 francs au total, alors que 1200 francs ont été répartis lors du concours de la rue de la Fontaine) et pour lequel les concurrents bénéficiaient des nombreuses études préparatoires officielles et privées que l'aménagement de la Haute Ville avait déjà suscitées, n'ait provoqué qu'un nombre restreint d'envois.*

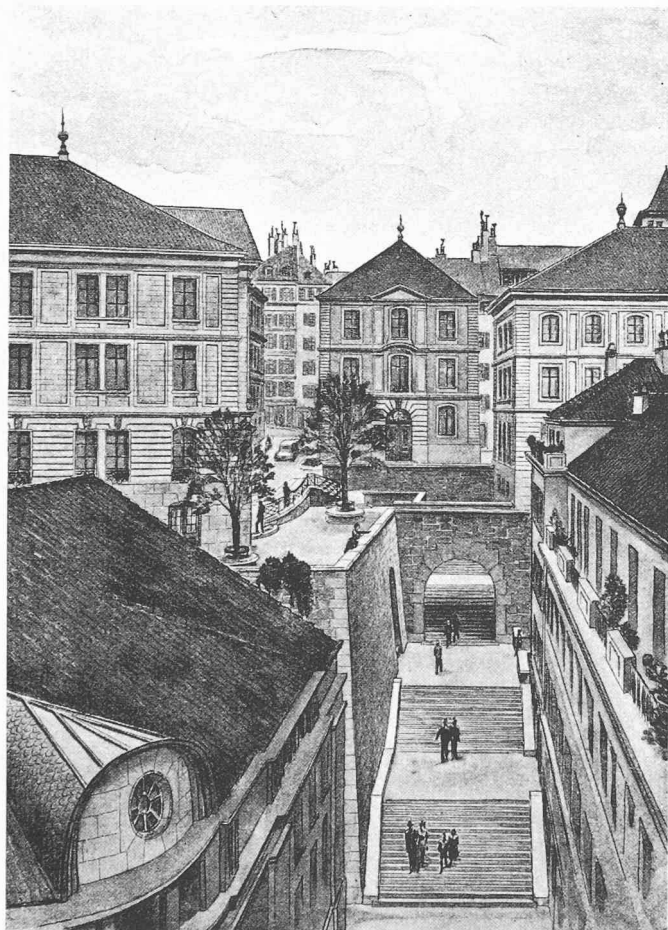
Concours d'idées en 1940 à Genève : aménagement du haut de la rue de la Fontaine.

Ci-contre : Les Degrés-de-Poule vus par le 2^e prix (L. Grosgrurin).
Ci-dessous : Terrasse vue par le 1^{er} prix (J.-H. Schurch).

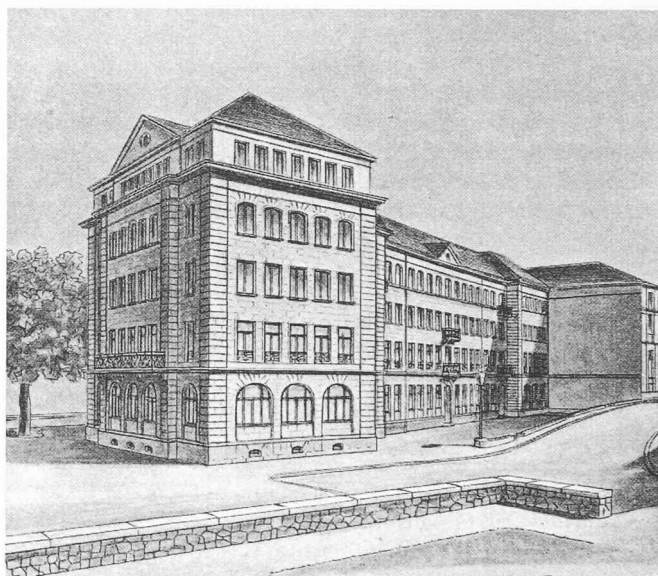




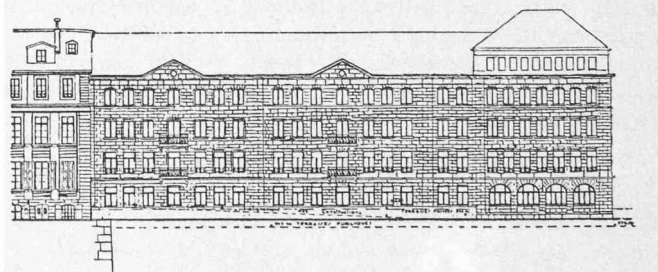
Concours d'idées à Genève en 1941. La façade nord des immeubles impairs de la rue Calvin, vue par le 1^{er} prix (E. Henssler).



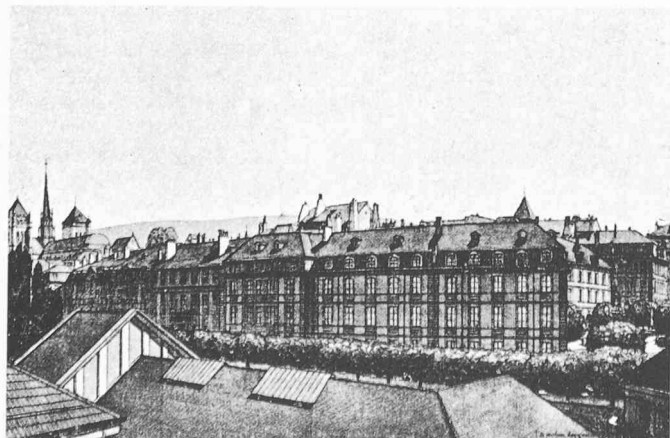
La rue de la Pélisserie dans l'optique du 1^{er} prix de 1941 (E. Henssler).



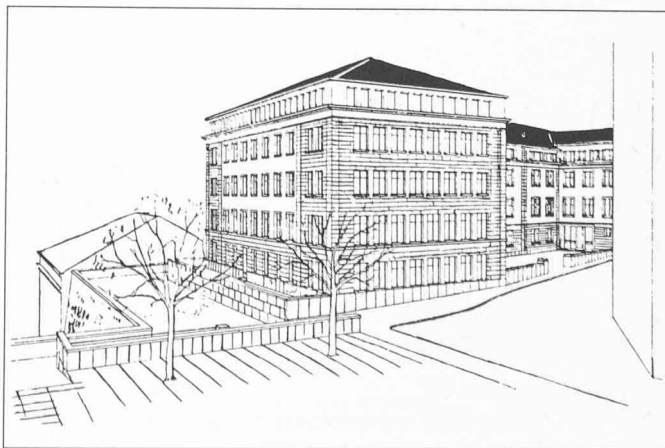
Perspective.



L'extrémité ouest de la rue Calvin, vue par le 3^e prix (Ch. et R. Breitenbücher). Perspective et façade nord.



La façade nord, vue par le 2^e prix (J. Champod).



L'extrémité ouest de la rue Calvin dans la conception du 4^e prix (E. Merlin et J. Erb).



Concours d'idées à Genève en 1941. La façade sur la rue Calvin vue par le 1^{er} prix (E. Hensler). On retrouve des cours intérieures dans les nouveaux immeubles ; elles sont accessibles par des escaliers !



La même façade de la rue Calvin, telle que la prévoyait le 2^e prix (J. Champod).

Il semble d'autre part que ce même jury avait des idées assez bien définies sur le visage que devait offrir le quartier à aménager et sur l'intégration de l'architecture à celle existant déjà : *De plus, le jury a marqué une certaine déception des résultats obtenus. Il a notamment relevé, non sans quelque regret, qu'aucun des projets n'ait suffisamment exprimé cette atmosphère d'intimité (on ne voyait alors pas de voitures parkées !) qui est le propre de la Haute Ville et, singulièrement, de la rue Calvin. Il a également déploré que le défaut d'une harmonie suffisante entre l'architecture ou la parti d'aménagement proposés et le cadre de la Haute Ville ne lui ait pas permis de recommander pour l'exécution l'un des projets primés.* On n'est pas loin d'une exécution sommaire...

Nos illustrations, tirées du *Bulletin technique de la Suisse romande* du 21 février 1942, permettront de comparer la sensibilité de ce jury à la nôtre.

On relèvera, pour s'en souvenir dans la suite de cet article, que ce terrible jury n'apprécie pas du tout la création d'espaces libres : *D'autres projets, retenus en raison de leur architecture plus heureuse et mieux adaptée au site (tout de même !) ... ont cherché à créer des espaces libres hors d'échelle avec le quartier et comportent la très sérieuse erreur d'éventrer le quadrilatère rue Calvin - Pélisserie - Grand'Rue.* Le jury unanime est en effet convaincu que les alignements de ce quadrilatère doivent être maintenus en principe comme étant nécessaires à la conservation du caractère du quartier¹. *... Pour conclure, le jury estime que le concours a fourni sans doute un certain nombre d'éléments utiles à la recherche d'une solution heureuse pour l'aménage-*

ment du quartier et la reconstruction des immeubles de la rue Calvin. Mais il est nécessaire que les pouvoirs publics en reprennent sérieusement l'étude...

Devant une telle résolution, on comprendra que les dit pouvoirs publics se soient donné le temps d'une profonde réflexion.

Aujourd'hui (ou presque)

De fait, c'est presque 35 ans plus tard que l'Etat de Genève² élabore un projet d'aménagement de ce quartier, projet qui trouve l'agrément de la Ville de Genève. Malheureusement, cette dernière a d'autres chats à fouetter dans le domaine de l'urbanisme et de la rénovation : le quartier des Grottes est en vedette et déchaîne les passions (plus politiques qu'urbanistiques ?). Les services de la Ville y sont trop absorbés pour songer à combler les vœux du jury de 1941, et le projet de l'Etat reste à l'abri des critiques.

Aujourd'hui : ce qui a changé

Le quartier lui-même est resté ce qu'il était en 1941, au point même que l'immeuble du numéro 7 de la rue Calvin a acquis droit de cité et fait l'objet d'une rénovation.

Ce qui a changé, ce sont les conditions dans lesquelles s'opère (oh, si peu !) la rénovation urbaine :

Les institutions

On a parfois de la peine à comprendre le monde où l'on vit. S'il fut un temps où le respect, par l'architecte, du processus légal conduisant à l'autorisation

de construire constituait la condition nécessaire et suffisante pour entreprendre rénovation ou construction, ce temps semble révolu. D'innombrables obstacles se dressent aujourd'hui entre le projet et sa réalisation. Les procédures de consultation se multiplient et sont complétées efficacement par des moyens de pression extérieurs à la réglementation, souvent exercés dans une phase extrêmement tardive du projet. Une des caractéristiques de ce nouveau climat réside dans l'unanimité faite dans la définition de ce que l'on ne veut pas et l'impossibilité de cristalliser ce que l'on veut.

Si l'administration participe par ses interdictions à ce festival du refus, il faut lui reconnaître des circonstances atténuantes : lorsqu'elle propose un projet, elle polarise tant d'oppositions qu'elle peut bien en être traumatisée !

La circulation automobile

Le développement prodigieux de la voiture privée a créé des conditions entièrement nouvelles, notamment en ville. Les problèmes de circulation et de parcage sont devenus un facteur prioritaire dans tous les projets d'urbanisme. Non seulement il convient de mettre à la disposition de l'automobile des voies de circulation adéquates et des espaces de parcage, mais il faut offrir aux piétons des aires où ils puissent se mouvoir librement. Pour éviter que ces exigences soient trop faciles à satisfaire, il est demandé que ces éléments de la nouvelle voirie urbaine soient très proches les uns des autres : on doit accéder facilement en voiture à la ville sans voitures...

L'engouement pour les vieilles pierres

Il fut un temps où la construction de nouveaux immeubles, même au prix de la destruction d'anciennes maisons, était

¹ C'est nous qui soulignons.

² Propriétaire des terrains concernés.

l'occasion bienvenue d'améliorer la qualité de l'habitat, voire de promouvoir une salubrité auparavant inexistante. Aujourd'hui, il semble que plus rien ne saurait justifier la disparition d'une seule vieille pierre.

Qu'on nous comprenne bien : la disparition d'éléments de notre patrimoine architectural et culturel est regrettable et doit être évitée chaque fois que cela est possible et que l'objet concerné en vaut la peine. On voudra toutefois bien se souvenir que nombre d'immeubles anciens que nous admirons ou que nous vénérons — il est souvent difficile de faire la part de l'esthétique et celle du respect historique — ont été construits sur les ruines de maisons plus anciennes. Qui comptera les églises romanes ou gothiques édifiées sur l'emplacement de temples romains pieusement détruits ?

Tout se passe trop souvent comme si l'âge d'un immeuble était un critère absolu de sa valeur. On frémit à bon droit en pensant que la Tour de l'Ile a failli être détruite à la fin du siècle dernier et l'on regrettera maint immeuble démoli qui aurait évoqué avec charme la Genève ancienne. On peut en revanche être heureux que la prison de l'Evêché et les immeubles de la rue Toutes-Ames aient disparu à temps (1938-1940), car il se trouverait inmanquablement des interprètes de la *vox populi* pour exiger le maintien de cette énorme verrue devant la cathédrale Saint-Pierre, sous prétexte de l'âge plus que centenaire de la prison et de l'intérêt historique des taudis de Toutes-Ames !³

³ Il y a bien des citoyens qui souhaitent que l'on conserve l'horrible prison désaffectée de Saint-Antoine !

Sur le plan intellectuel, le maintien des vieux immeubles peut avoir du bon, tant il arrive que soit ardu de leur trouver une affectation défendable...

Autant on a eu la pioche facile naguère, autant on défend aisément aujourd'hui la moindre mesure.

Le mode de vie

Conséquence de l'essor de l'automobile, l'exode du citadin vers la périphérie a créé une situation nouvelle. D'une part, ce sont des milliers de voitures qui se lancent chaque jour à l'assaut du centre de la ville, dans des rues trop étroites, à la recherche de places de parc trop rares. D'autre part, la diminution du nombre des habitants rend la vie du centre de plus en plus ténue en dehors des heures de travail. Appauvrissement général, car il est rare que les cités périphériques aient une vie propre apte à remplacer celle qui s'étiole en ville.

Variante de l'œuf et de la poule : la motorisation générale a-t-elle créé ce mouvement ou ce dernier en est-il la cause ? La prolifération de locaux commerciaux au centre des villes semble pour le moins être une cause autant qu'un effet.

Demain ?

Tout le monde est bien d'accord pour estimer que la situation actuelle, dans le quartier considéré, ne saurait durer. Les opinions divergent évidemment sur la façon d'y remédier.

Au risque d'encourir le reproche de manquer d'élévation de vue, il nous semble que quelques chiffres aideront à mieux cerner encore le problème de la

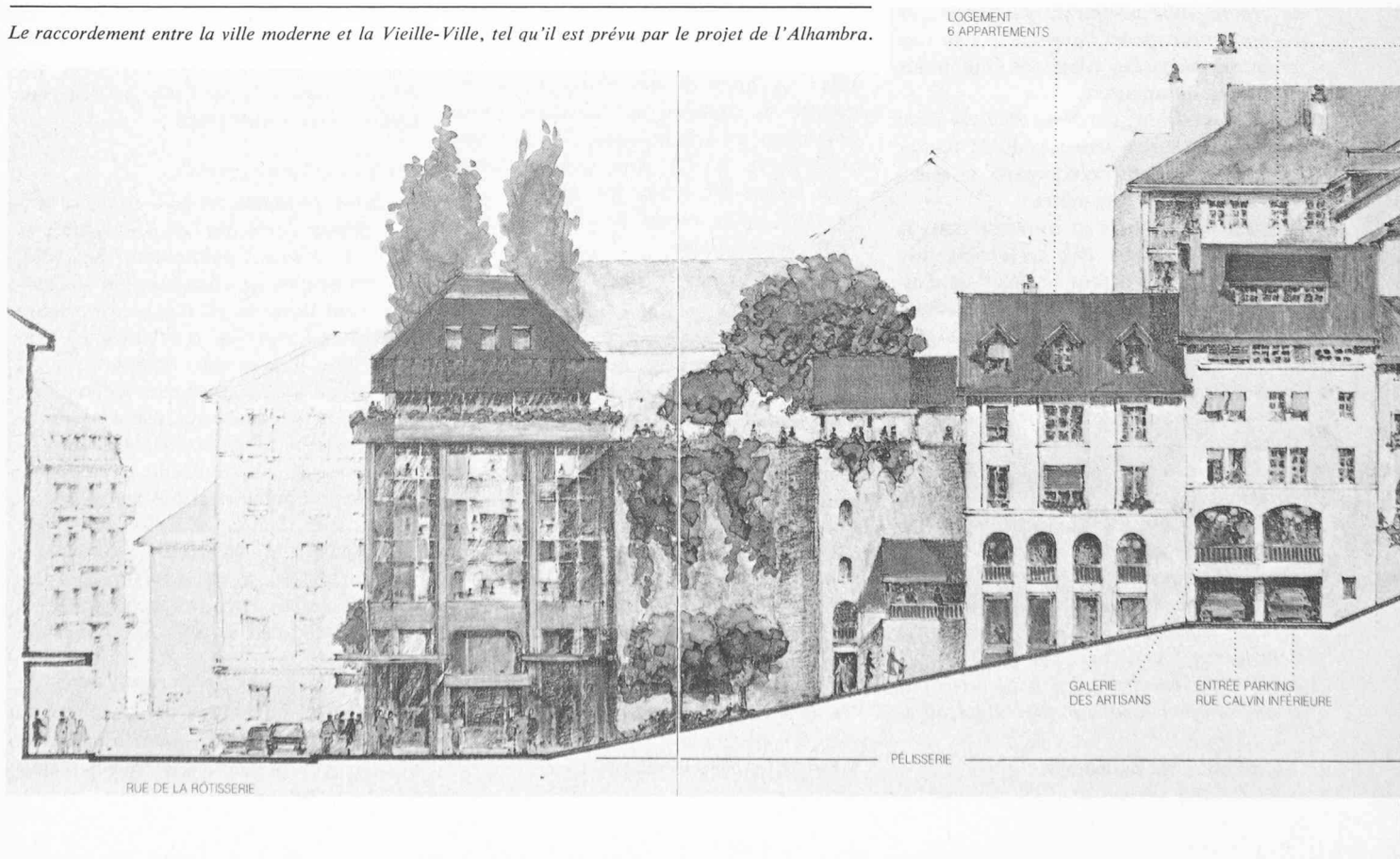
rénovation urbaine, illustré par notre exemple de la rue Calvin. Ce ne sont pas moins de 41 200 personnes qui travaillent dans le Centre-Ville, ce qui représente un tiers des places de travail du canton. Ce fait n'étant guère réversible, il constitue un élément de poids dans toute considération d'urbanisme. Aussi trivial que cela paraisse, c'est là le reflet d'une réalité économique qui ne saurait manquer de conditionner tout projet. L'ignorer, c'est se condamner à l'utopie.

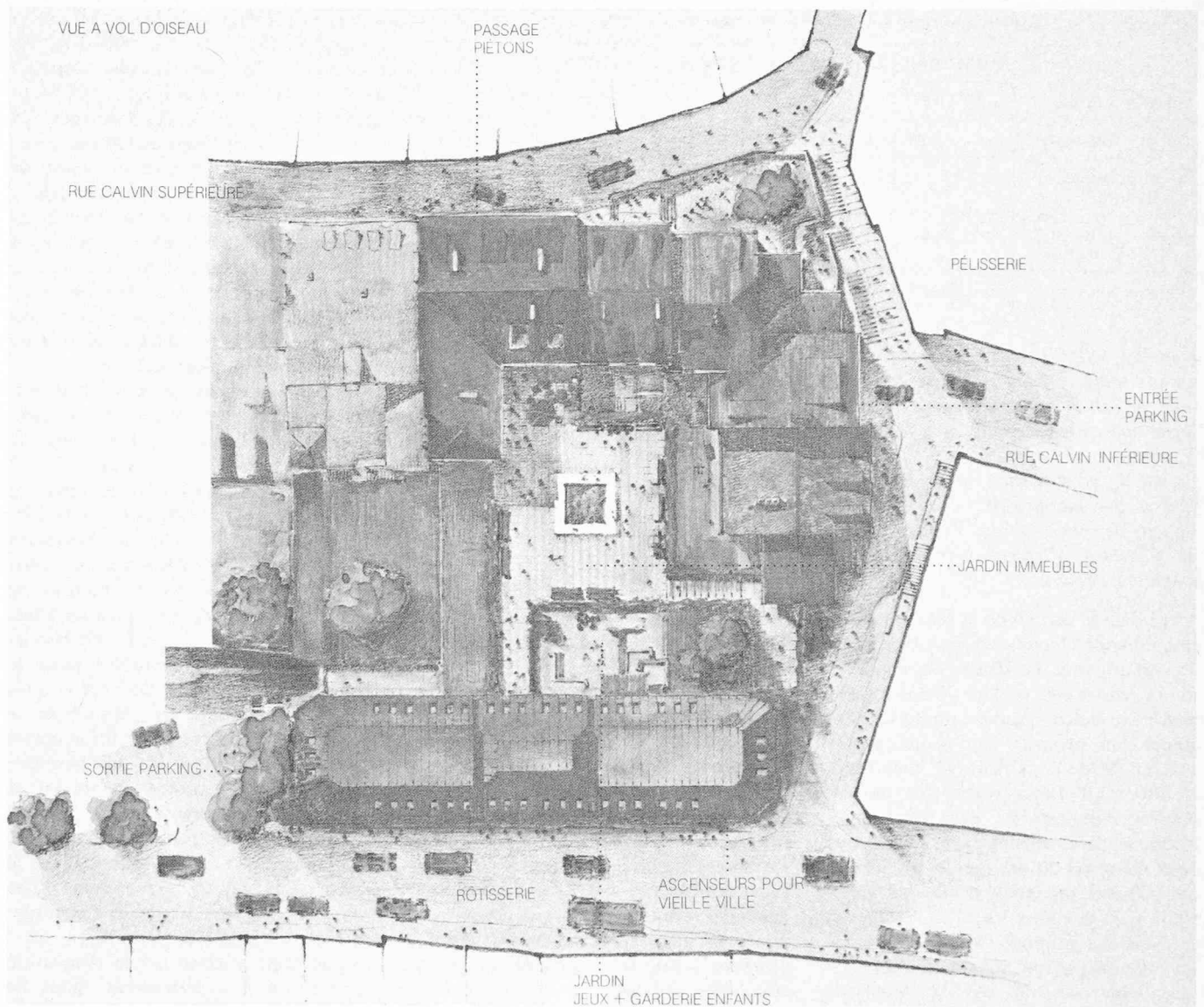
Il n'est dès lors pas étonnant que les milieux économiques concernés se préoccupent de l'urbanisme entre la Rôtisserie et la rue Calvin. Il ne vaudrait guère la peine de s'y attarder, n'était la démarche qu'ils ont choisie.

Partant du constat d'effritement des procédures classiques déjà mentionné, les promoteurs d'un nouvel aménagement du quartier se sont attachés à provoquer la sanction populaire au début de leur projet plutôt que de risquer la voir le condamner au moment de sa réalisation. En conséquence, ils ont lancé une initiative, dont l'objet est l'ensemble du plan d'aménagement du quadrilatère déjà examiné en 1941. Le volume du projet s'est accru du fait des modifications intervenues depuis lors : le cinéma Alhambra est condamné à disparaître en léguant son nom à un parking souterrain de 645 places, occupant 10 niveaux entre la rue Calvin haute et la Rôtisserie. En outre, un groupe d'immeubles étagé entre ces deux artères le long de la rue de la Pélisserie a pour vocation architecturale d'assurer la transition entre la moderne Rôtisserie et la Vieille-Ville.

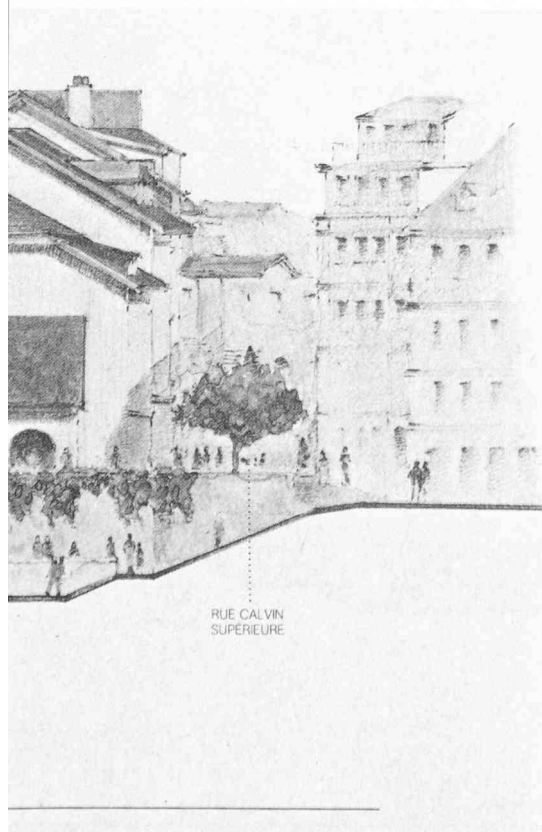
Comme dans le projet de 1941, le côté impair de la rue Calvin est complété par

Le raccordement entre la ville moderne et la Vieille-Ville, tel qu'il est prévu par le projet de l'Alhambra.





Implantation du projet de l'Alhambra faisant l'objet de l'initiative.



des immeubles allant jusqu'à la Péli-serie.

Les figures illustreront le caractère de l'architecture choisie⁴. Il n'est pas sans intérêt de se référer à l'implacable jury de 1941 et de comparer le projet contemporain et ceux des lauréats d'alors.

Le débat prévu

La démarche originale des promoteurs a le mérite d'ouvrir la discussion publique sur un projet d'ensemble; comme leur initiative a abouti, on verra peut-être les électeurs se prononcer aussi bien sur le principe de l'aménagement, avec tous ses éléments, que sur l'esthétique du projet.

Si l'initiative est acceptée, cela signifierait-il que la Ville et l'Etat seront forcés d'exécuter le projet? On attend avec intérêt la réponse des constitutionnalistes!

⁴ Elles sont tirées de la brochure éditée par les promoteurs de l'initiative. Architectes: A. Galéras, J. Pagé et H. Stämpfli. Ingénieurs: P. Milleret, R. Perreten et E. Lygdopoulos.

La section genevoise de la SIA y a vu l'occasion bienvenue d'un débat sur les problèmes de la rénovation urbaine et a convié ses membres à s'informer et à s'exprimer le 23 avril dernier:

Il apparaît de plus en plus que l'éclatement urbain qui a suivi la seconde guerre mondiale — à l'instar de celui qui fut provoqué par la révolution industrielle tout au long du 19^e siècle — pose des problèmes de plus en plus aigus à ceux qui ont la charge de conduire et d'harmoniser le développement de la ville.

L'équilibre entre les intérêts collectifs de la population et les intérêts privés des promoteurs trouve de plus en plus de difficultés à se faire par la voie des institutions existantes. De nouvelles voies sont en train de se créer sous nos yeux (groupes de quartier, initiatives, pétitions) dont nous ne percevons pas encore les aboutissements. L'ouvrage qui fait l'objet de cette soirée en révèle certains aspects par sa nature et l'environnement dans lequel il se trouve.

En outre, l'encadrement physique dans lequel nous vivons (la prévalence de l'automobile dans les transports privés, la concentration dans les centres histori-

TABLEAU : Principales données du projet de l'Alhambra.

	RÔTISSERIE	PÉLISSERIE	CALVIN	PARKING	TOTAL
Surface bureaux	m ² 1.150				m ² 1.150
Surface artisans	m ² 750	m ² 400			m ² 1.150
Nombre de pièces d'habitation	35	20	100	645 places	pièces 155 (env. 45 app.)
Surface brute (sous-sol non compris)	m ² 3.185	m ² 1.098	m ² 2.440		
Volume S.I.A.	m ³ 12.177	m ³ 3.681	m ³ 9.042	m ³ 51.800	m ³ 76.700

ques des villes d'activités tertiaires, le statut juridique de la propriété foncière, pour ne citer que quelques exemples) donne une première idée des forces en présence.

Le but de cette séance est de mettre en lumière quelques-uns des éléments déterminants de cette évolution et de permettre un échange d'informations que nous souhaitons fructueux.

Aussi bien le comité de la section que la cinquantaine de participants étaient en droit d'attendre des débats passionnants sur la rénovation urbaine. Tous les éléments en étaient réunis : promoteurs et auteur ont présenté leur projet par la voix de MM. de Toledo et Jean Pagé, architecte, le Département des travaux publics s'est exprimé par M. Corsat, directeur de l'Aménagement, alors que deux membres du groupe des architectes ont présenté une analyse du tissu architectural de la Haute Ville (M. Vasiljevic) et du projet proposé (M. Boecklin). La documentation iconographique remarquable présentée par M. Vasiljevic mettait vraiment l'auditoire dans l'atmosphère de la Vieille-Ville, de sorte

que le débat pouvait débiter *in medias res*. M. Boecklin en avait même proposé les thèmes principaux :

- Le droit de modifier et de développer la ville.
- L'aménagement de cette ville
- La perception et la lecture de la Vieille-Ville

Hélas, trois fois hélas...

Le débat, tel qu'il s'est déroulé

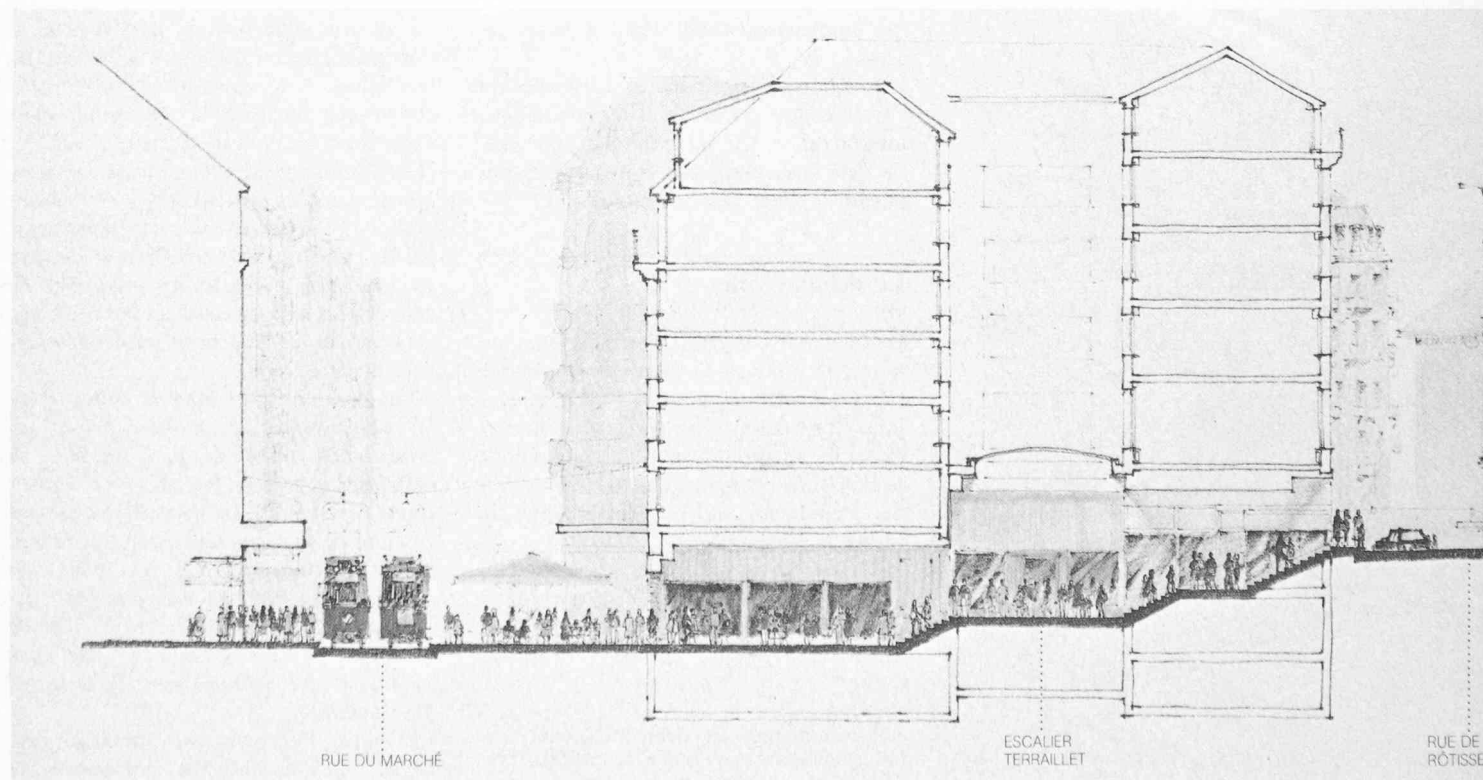
Les problèmes de circulation et, plus encore, de parage ont constitué l'essentiel du débat. Il n'est pas exagéré de dire que les discussions sur les questions d'intégration architecturales que l'on pouvait attendre ont été la portion congrue.

Le fait est moins étonnant qu'il y paraît : la perception des aspects architecturaux demande réflexion, alors que chacun est immédiatement concerné par les inconvénients, voire les impossibilités de la circulation urbaine.

On nous permettra de penser que la doctrine officielle, concrétisée par l'in-

terdiction de construire des parkings à l'intérieur de la ceinture urbaine, est irréaliste. Elle part d'une situation idéale, certes souhaitable, mais dont manquent la plupart des éléments. La dissuasion, matérialisée par exemple par l'invraisemblable itinéraire de la rue de la Rôtisserie et par la rareté des places de parc, est largement inefficace ; les chiffres de circulation le montrent. Il y a moins d'automobilistes qui tournent à la recherche d'une place dans le quartier ? La belle affaire : on ne nous dit pas où ils tournent. Car, fidèles disciples de Galilée, ils continuent de tourner. Quant aux moyens de transports publics, ni leurs horaires, ni leurs itinéraires, ni leur confort ne constituent de puissants attraits...

Les explications fournies sur les relations entre la construction de parkings à l'intérieur de la ceinture et la circulation urbaine nous ont paru obscurcir le débat plus qu'elles ne l'ont clarifié : nous avons peine à comprendre pourquoi les effets favorables relevés pour le parking sous-lacustre seraient défavorables pour le parking de l'Alhambra. De plus, il nous échappe pourquoi il est adéquat de ne pas équiper de parkings le futur centre commercial de la rue de la Confédération, qui offrira 2000 postes de travail et comportera plusieurs salles de cinémas (est-il irréaliste de penser que les spectateurs seront tentés d'entrer dans le centre de la ville à la recherche d'une hypothétique place de parc et d'engorger ainsi la rue de la Rôtisserie ?). Comme c'est le débat sur la rénovation urbaine qui nous intéressait, nous ne nous attarderons pas sur ces problèmes de circulation et de parage ; contentons-



Coupe générale nord-sud allant des Rues-Basses à la rue Calvin et montrant notamment les dimensions du parking.

nous de constater qu'ils risquent de jouer le même rôle primordial lorsque s'engagera le débat public. Il est fort possible que l'électeur se prononce plus sur un parking que sur un aménagement urbain. Ce serait dommage, car les efforts des promoteurs portent également sur la construction de logements (à la rue Calvin) et de locaux destinés à l'artisanat (à la Pêlissierie).

Quelques réflexions plus ou moins désabusées

Cette soirée ne nous a pas laissé que des regrets sur un débat non tenu. Elle aura permis de se remémorer quelques faits liés aux problèmes de l'urbanisme, qu'il s'agisse d'un environnement construit ancien ou d'un nouveau site. C'est enfoncer des portes ouvertes que de souligner l'importance de l'automobile dans notre mode de vie. Pourtant, certains aspects sont rarement mentionnés, notamment le fait que les possibilités de parquer font partie de l'attrait d'une demeure en ville. Ce n'est en tout cas pas pour renoncer à l'automobile que l'on s'installe dans le centre ! L'histoire de la rue Calvin montre que l'Etat, même avec les meilleures intentions du monde, constitue rarement un moteur du développement urbain. La raison en est fort simple : les motivations

d'une administration ne seront jamais aussi directes que celles de promoteurs mus par des considérations économiques, donc beaucoup plus proches de la réalité.

En effet, qu'on le veuille ou non, ce sont ces considérations économiques qui animent le plus souvent aussi bien les individus que les collectivités privées ; les pouvoirs publics ont beaucoup moins un rôle de promotion que de surveillance à jouer.

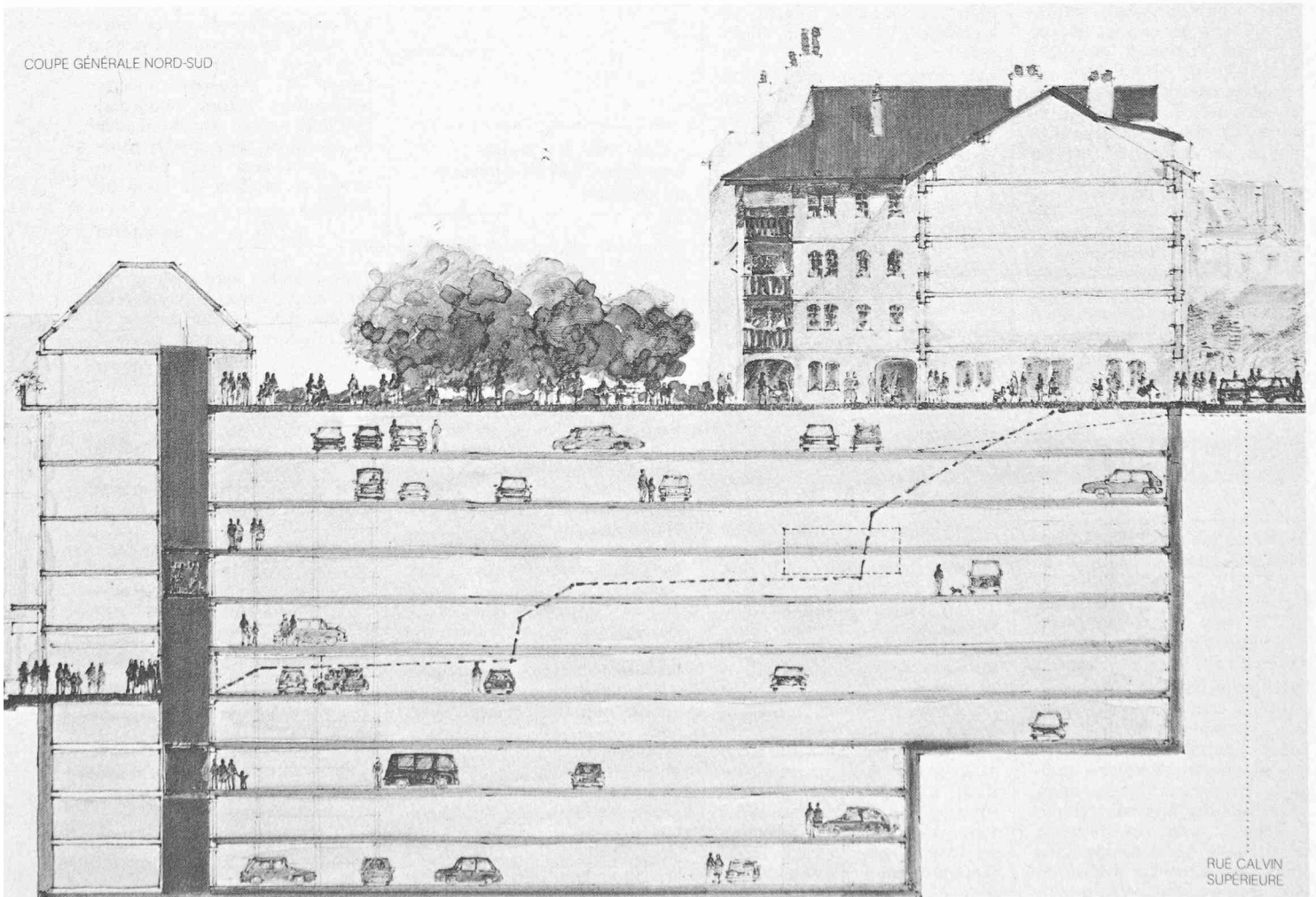
Ce n'est du reste pas d'aujourd'hui que le destin de grands bâtisseurs a été associé à celui de grands promoteurs (que ces derniers aient financé les œuvres des premiers de leur propre poche ou avec des fonds provenant de tiers...).

Il est souhaitable que les pouvoirs publics ne perdent pas de vue le fait que tous les moyens dont ils disposent sont issus de l'activité de l'économie privée, de façon directe ou indirecte. L'Etat n'est pas en lui-même générateur de ressources. Dans le cas qui nous occupe, ces pouvoirs publics ne sauraient ignorer le poids de 41 200 emplois, ni l'avis unanime des 550 membres des associations professionnelles des commerçants concernés. L'observateur neutre est quelque peu étonné de l'attitude de refus catégorique affichée par certains représentants des pouvoirs publics à l'égard du complexe de l'Alhambra. Il nous

semblerait qu'il y eût plutôt lieu d'attendre avec intérêt le verdict des électeurs, propre à mieux informer les autorités sur le sentiment populaire. Quel que soit ce verdict, il y aura des enseignements à en tirer que rien ne saurait remplacer.

Cela est également vrai pour les architectes. Le problème presque insoluble de la construction dans un environnement construit historique peut être envisagé de diverses façons, allant d'un parti résolument contemporain au pastiche tant décrié ou à la restauration. Il appartient aux architectes — personne ne saurait se suppléer à eux — d'informer et de former le public, pour mieux lui faire comprendre les éléments et le sens du débat sur la rénovation urbaine. Ce serait évidemment une amère satisfaction que celle engendrée par le sentiment d'avoir raison « contre le reste du monde », au cas où se manifesterait un sentiment public contraire à celui des maîtres reconnus de l'esthétique architecturale et de l'histoire de l'urbanisme. La récompense morale serait d'une tout autre qualité si le verdict de l'urne témoignait d'une influence didactique des milieux professionnels sur une tranche appréciable de l'électorat. Pour le savoir, il faudrait évidemment que l'on ne votât pas seulement pour ou contre un parking...

COUPE GÉNÉRALE NORD-SUD



RUE CALVIN SUPÉRIEURE

Le groupe des architectes de la section genevoise de la SIA se propose de dialoguer avec le public, notamment dans le cadre des Halles de l'île rénovées.

Voilà une occasion de convaincre les Genevois qu'il y a beaucoup de choses entre la sauvegarde inconditionnelle de tout bâtiment antérieur au 20^e siècle et la création de parkings dans le centre de la ville.

Plus on consulte la documentation des cent dernières années, plus on est convaincu de l'intérêt des concours d'architecture. Il paraît impossible de modifier profondément le visage d'une cité sans créer préalablement le jaillissement

de la création la plus diversifiée. Lorsque l'on considère aujourd'hui divers projets soumis pour l'un ou l'autre des ouvrages d'importance entrés dans notre vie quotidienne, on se dit assez souvent « Mon Dieu ! A quoi avons-nous échappé ! ». L'évaluation, par un jury où sont représentées des sensibilités et des écoles diverses, d'une juxtaposition de projets également variés dans leur essence permet de toute évidence d'éliminer des options manifestement inadéquates. L'attribution sans choix d'un mandat unique, quels qu'en soient les motifs, ne comporte pas de telles garanties.

Les échecs apparents que semblent représenter certains concours sont dus à un

mauvais parti tiré de leur résultat, faute que fussent suivies les conclusions du jury. On n'aura pas la cruauté de citer des exemples. Il n'y a donc pas lieu d'en tirer argument contre le principe des concours.

Peut-on encore construire dans une cité ancienne ? Le sort réservé à l'initiative des promoteurs de l'Alhambra permettra de savoir s'ils ont trouvé un nouveau moyen de le faire. En attendant, aussi bien le concours d'idées que le concours de projets constitue certainement une voie praticable et souhaitable, propre à ouvrir le débat que l'on attend encore.

Dédale

Actualité

L'aéroport de Cointrin : champignons moins pollués !

Dans le cadre d'une étude récemment menée par M. J.-P. Quinche, de la station de recherches agronomiques de Changins (Nyon), la teneur en éléments métalliques d'un champignon — la psalliotte champêtre — a été analysée en fonction de son habitat.

Les sites de provenance allaient d'une bordure de route à Lausanne-Vennes jusqu'aux pâturages du Jura, en passant notamment par l'aéroport de Cointrin.

L'analyse portait sur la présence de mercure, de sélénium, de cuivre, de zinc, de cadmium, de plomb, de fer et de manganèse.

Il est intéressant de relever que les teneurs mesurées sur des champignons cueillis à l'aéroport de Genève sont inférieures à la moyenne des 18 sites considérés, sauf en ce qui concerne le zinc et le plomb, ce dernier étant très proche de la moyenne.

(nature-information)

Manque d'ingénieurs en Norvège

Selon le chef du personnel du groupe industriel norvégien Norsk Hydro, Ivar Reinholdt, il existe en Norvège un manque certain d'ingénieurs et la tendance va se poursuivre et se renforcer durant le reste des années 80.

Un questionnaire a été envoyé à neuf grandes entreprises en Norvège ; il a révélé qu'il fallait cette année 1000 ingénieurs-techniciens et ingénieurs diplômés.

Det norske Veritas a besoin de 200 ingénieurs en 1980, dont 140 diplômés. Statoil rapporte également un besoin de 200 ingénieurs, le groupe Aker 140 et Kongsberg Våpenfabrikk 150.

La direction de Norsk Hydro s'inquiète de cette évolution, car le manque d'ingénieurs a une influence sur le niveau des salaires. Les compagnies qui ne sont pas uniquement engagées dans les activités pétrolières dépendent d'une augmentation normale des salaires, sans avantages

disproportionnés pour certaines catégories de personnel.

Les compagnies étant engagées totalement dans le pétrole peuvent se permettre plus de cynisme. Les frais représentés par les salaires ne pèsent pas trop lourd pour elles. Il est ainsi plus facile d'écumer la crème.

D'après le journal « Økonomisk Rapport », certaines compagnies pétrolières ont été jusqu'à payer les frais d'études de la dernière année pour les étudiants particulièrement brillants de l'Institut norvégien de technologie. Cela signifie en pratique que ces étudiants sont engagés un an avant que leurs études soient achevées.

norinform

« Retourner les papiers incompréhensibles » déclare un ministre

Le ministre de la Consommation et de l'Administration, M^{me} Sissel Ronbeck, a déclaré récemment au cours d'une réunion avec les représentants officiels de l'information que « lorsque des gens reçoivent des documents

écrits dans un style qu'ils ne comprennent pas, ils doivent les retourner à l'expéditeur ». Elle ajouta que le ministère pensait que les rapports parlementaires ne doivent pas excéder plus de 20 pages.

L'administration publique doit donner au public des informations correctes et compréhensibles. Ce qui est loin d'être la réalité et cela entraîne un mécontentement à la base des critiques formulées contre la bureaucratie », dit le ministre, qui a lancé une campagne pour simplifier les formes et améliorer le style employés dans l'administration.

« Il est aussi bon pour les fonctionnaires de recevoir du public à ce sujet quelques réflexions. Quand des documents incompréhensibles seront retournés, l'attitude des fonctionnaires changera, de sorte que le choix des mots sera pris plus au sérieux », déclara le ministre Ronbeck.

norinform

Tout le monde aura compris que cette notice venue de Norvège ne saurait avoir aucune pertinence en ce qui concerne la Suisse...

(Réd.)

Bibliographie

Aerodynamik der reinen Unterschallströmung

par F. Dubs. — Un vol. relié, 15×21 cm, 324 pages, avec 270 illustrations. Ed. Birkhäuser, Bâle 1979. Prix : 68 fr.

Paradoxalement, le développement des connaissances dans les divers domaines de l'aéronautique a conduit à un appauvrissement de la littérature technique de base s'y rapportant. L'essentiel des nouveaux acquis se trouve dans des rapports scientifiques ou dans quelques ouvrages hautement spécialisés, alors que ne sont presque plus édités de livres de base permettant l'accès à l'aérotechnique.

C'est certainement ce phénomène qui a contribué au succès du livre de F. Dubs, qui, paru pour la première fois en 1954, en est aujourd'hui à sa quatrième édition. Il s'agit d'une version entièrement remaniée, qui tient compte des plus récents développements dans le domaine de l'aérodynamique, principalement appliquée à l'aviation.

Sous une forme claire, accessible sans grand bagage mathématique, l'auteur y expose les notions de base puis passe en revue tous les types d'application de l'aérodynamique subsonique (l'aérodynamique faisant l'objet d'un autre ouvrage du même auteur). L'illustration abondante contribue pour une large part à

une compréhension aisée d'une matière trop peu connue, eu égard à son importance dans le monde d'aujourd'hui.

Il ne s'agit pas d'un cours, mais d'une introduction à l'aérodynamique ; c'est dire que ce livre s'adresse aussi bien au curieux désireux de mieux comprendre les phénomènes physiques qui régissent le vol des avions qu'à l'étudiant désirant se renseigner avant d'aborder une étude approfondie de l'aérodynamique.

En outre, grâce à une bibliographie comportant près de 150 titres, cet ouvrage constitue une précieuse source de références. Une annexe donne les équivalences entre les unités techniques et celles du système international (SI).

Occupant une place que nous pensons unique dans la litté-

ture aéronautique, il se doit de figurer dans la bibliothèque de tous ceux qui portent un intérêt autre que superficiel à l'aviation.

On peut en particulier espérer que beaucoup de pilotes auront à cœur de mieux connaître tous les éléments qui conditionnent leurs activités aux commandes d'un avion.

Extrait de la table des matières :

Die Atmosphäre — Strömungsgesetze — Strömungsformen — Strömungsbilder — Die Grenzschicht — Mittel zur Verhinderung der Ablösung — Unterschallwindkanäle — Der Magnus-Effekt — Der Tragflügel — Profilform und Polare — Der Restwiderstand — Der Interferenzwiderstand — Flugbremsen — Der Propeller — Die Gesamtpolare.