

L'esthétique nouvelle

Autor(en): **Ligne, Jean de**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-46379>

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.

que l'on distingue sur la photographie de la figure 34; le deuxième étage comprend un bureau pour le chef d'usine, un réfectoire, un magasin et une petite salle pour l'appareillage de protection du départ local à 10 kV.

Le bâtiment a été exécuté en béton armé, sauf la partie correspondant à la halle 50 kV, qui est constituée par une ossature métallique avec remplissage en béton. Le toit plat est formé par une série de poutres transversales en **I** supportant une dalle armée. L'étanchéité est assurée par une couverture « Tecuta » en feuilles de cuivre de 0,3 mm d'épaisseur, collées sur la dalle en béton selon un procédé spécial. L'écoulement des eaux sur le toit est assuré par une double pente de 4 ‰.

(A suivre.)

L'Esthétique Nouvelle,¹

par JEAN DE LIGNE,
président de la Société Centrale d'Architecture de Belgique.

**L'œuvre des architectes américains
Holabird et Root, de Chicago.**

Les problèmes d'aujourd'hui sont nouveaux et complexes. Le rythme de la vie n'a plus la même cadence que jadis. Son impulsion subite est la conséquence des inventions du siècle qui ont mis des moyens puissants de

¹ Nous empruntons cette intéressante étude à notre confrère belge *L'ossature métallique* qui a gracieusement mis ses clichés à notre disposition. Réd.



Fig. 1. — Palais de justice, à St-Paul, Minnesota.
Architectes : MM. Holabird et Root.

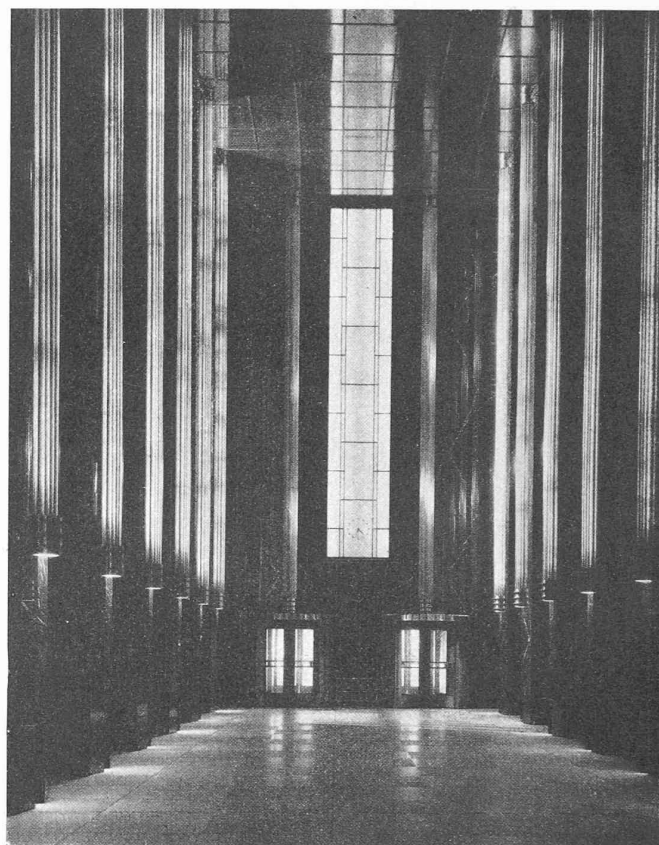


Fig. 2. — Palais de justice, à St-Paul, Minnesota.

production et de transport à la disposition de l'activité des hommes.

* * *

Cette révolution technique a transfiguré l'état des sociétés contemporaines dans lesquelles sont nés et se sont développés des problèmes économiques et sociaux divers : productivisme, machinisme, standardisation, surpopulation...

Aujourd'hui, quel que soit le régime politique : monarchie, république, dictature, soviétisme... tous les peuples sont dominés par ces mêmes lois et leurs conséquences.

* * *

Le développement de l'industrie et de son machinisme en permettant l'élargissement de la production a provoqué l'augmentation de la population urbaine. Le développement rapide des grandes villes est donc lié ainsi à l'activité économique, lutte éternelle des marchés et des transports, qu'est la véritable histoire des sociétés.

N'est-ce pas dans les grandes activités économiques que les périodes d'efflorescence artistique et intellectuelle prirent leur essor ?...

Lorsque, au VIII^e siècle, par exemple, l'empire islamique pèse sur les côtes d'Afrique et nous prive de la vie méditerranéenne nos contrées sommeillent et se confinent dans une vie agricole.

Au moyen âge, lorsque la vie économique se réveille, les centres d'agglomération, en dehors du passage des caravanes marchandes, sont stériles pour ainsi dire, tandis que celles qui sont touchées par ce courant donnent naissance à des écoles d'art.

L'école de Bruges ne fleurit-elle pas avec la richesse économique du port et ne s'éteint-elle point avec l'ensablement du Zwyn qui étouffe son activité commerciale, au moment où Rubens naît du trafic de l'Escaut qu'ont approfondi des phénomènes géographiques ?

* * *

De nos jours encore les régions qui sont délaissées par les réseaux des voies ferrées et de ce fait éloignées des villes, n'ont-elles pas comme richesse artistique que des productions archaïques et rurales et les costumes nationaux n'y survivent-ils pas, tandis qu'ils sont au contraire complètement délaissés au fond des vieux coffres familiaux dans les contrées peuplées de villes ?

C'est que les villes vers lesquelles affluent les courants intellectuels du monde sont devenues les foyers intenses où se rencontrent, se heurtent et se mêlent les idées qui portent le ferment de l'esprit nouveau.

* * *

Pour assurer aux marchés des villes leur existence et leur développement les hommes n'avaient eu jusqu'au

siècle dernier que de faibles moyens de transport et les routes naturelles. Mais depuis un demi-siècle les outils du transport se sont décuplés et les routes du trafic deviennent peu à peu des voies artificielles, ouvrages d'art créés par l'homme contre la nature, grâce aux possibilités toujours plus vastes de la technique moderne.

N'est-ce pas par des endiguements, par des barrages, par des mûles, par des tunnels, par des canaux souterrains, par des îles artificielles, que l'homme crée n'importe quelle route pour attirer vers le cœur des centres urbains le trafic du monde entier ?

Ingénieux depuis l'âge du silex, cet homme en construisant son navire de 75 000 tonnes, afin d'assurer l'existence matérielle et intellectuelle de sa collectivité, n'a point été subjugué par la recherche du beau ; en assemblant les pièces précises d'aluminium de l'avion il n'a eu aucune préoccupation d'esthétique pure, et en barrant la vallée d'une masse monumentale de pierre ou de béton, il n'a voulu que capter une force pour la mettre à son service.

Et cependant, l'étrave du steamer qui fend les eaux éclusées du fleuve n'est-elle pas chose surprenante ? La locomotive qui entraîne vers elle sa rame de wagons au-dessus des vallées qu'enjambe le pont métallique, dans le roc millénaire que perce le tunnel, n'offre-t-elle pas un spectacle qui émeut ? La grue qui vide en quelques heures les flancs du transocéanique et assure ainsi au port sa suprématie n'est-elle pas une œuvre humaine qui arrête le regard, le fascine et l'enthousiasme ? et enfin l'avion dans sa pureté technique qui, en ligne droite, fend les airs de sa carlingue métallique n'est-il pas un véritable chef-d'œuvre ?

En poursuivant uniquement ces buts d'intérêt public, en forgeant ces outils de titans, ces hommes ont fait jaillir par leurs calculs, par leurs compas-traceurs, enfin sous leurs marteaux-pilons, une beauté technique insoupçonnée, une beauté nouvelle qui s'élargit chaque jour, qui gagne le cadre de notre vie et qui dominera demain notre siècle.

* * *

Une conception nouvelle et un esprit nouveau de l'esthétique architecturale est donc forgé ; elle est l'expression même de notre vie collective.

L'architecture contemporaine ne pouvait devant un tel effort constructif rester figée en sa forme, aussi évolue-t-elle subissant les lois maîtresses de l'heure comme elle l'avait toujours fait au cours des siècles.

Est-ce dire que l'architecture du paquebot, de la machine sera celle de nos habitations et de nos édifices ?

Non, l'esthétique et la construction du steamer et de l'avion répondent à leur programme net et à leur besoin de résistance. Ce sont des

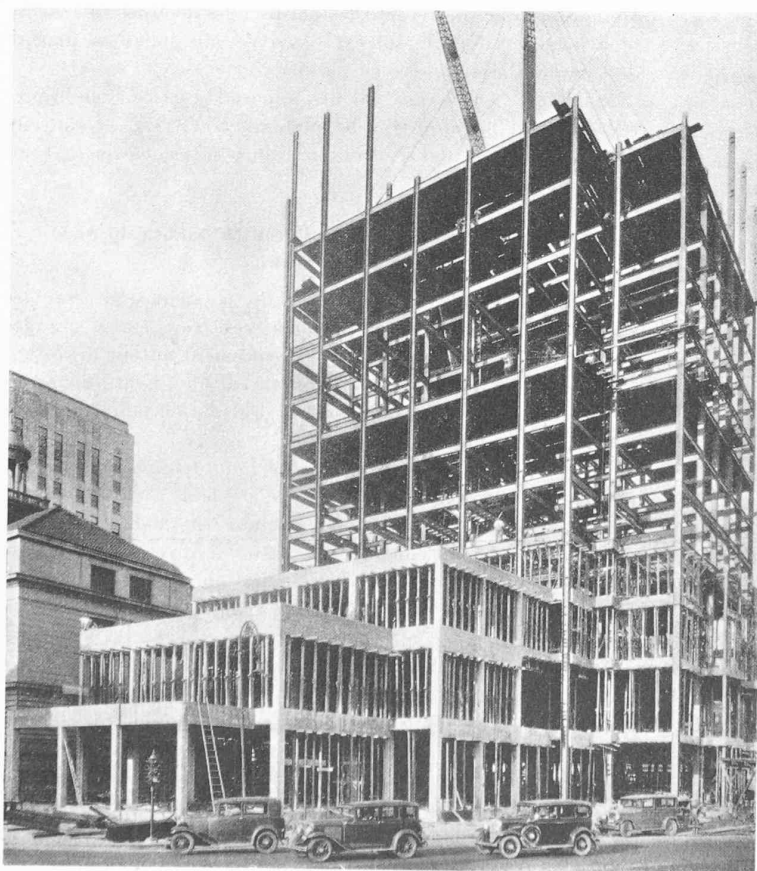


Fig. 3. — Palais de justice, à St-Paul, Minnesota.

exemples de la beauté organique et de « la concordance qui existe entre l'harmonie plastique et les nécessités morales et matérielles et, c'est en cela, qu'elles sont admirables et de haute architecture ».

* * *

Ces œuvres que domine l'esprit technique nous ont dévoilé la beauté qui émane de tout organisme sain et bien conçu... cette beauté du corps nu que les Grecs diviniserent.

JEAN DE LIGNE.

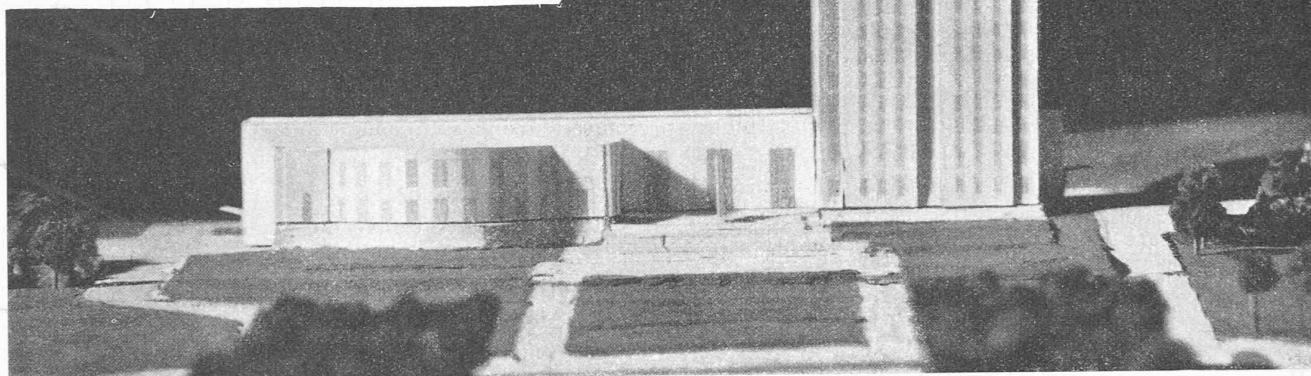


Fig. 4. — Palais du Parlement, à Bismarck. — Architectes : MM. Holabird et Root.

Le Palais de Justice du comté de Ramsey, à Saint-Paul, Minnesota.

Ce bâtiment est destiné à abriter les services administratifs du comté de Ramsey et de la ville de Saint-Paul. Les départements les plus importants, tels que ceux du trésorier du comté, de l'assesseur, de l'auditeur, le département des finances et celui de l'enregistrement, requérant tous de vastes surfaces de plancher et un accès facile pour le public, sont situés aux étages inférieurs. Au contraire, les salles d'audience et les bureaux sont situés aux étages supérieurs du bâtiment central et jouissent ainsi d'un meilleur éclairage, d'un bon isolement et de moyens de communications aisés par ascenseurs. (Fig. 1 à 3.)

A l'extérieur, le bâtiment est revêtu de calcaire de l'Indiana avec soubassements en granit noir de Rosette.

Les châssis de fenêtre sont en aluminium ainsi que les tympans qui les séparent. Des meneaux continus en acier inoxydable accentuent la ligne verticale du bâtiment.

La partie centrale du bâtiment a une ossature métallique et des hourdis en dalles en béton ; les bâtiments adjacents des étages inférieurs sont construits en béton armé.

Les salles principales et les salles d'audience sont revêtues de bois d'essences variées. La salle du conseil a ses murs recouverts de chêne anglais Pollard en planches de 6 m de longueur, au-dessus de lambris en marbre noir et or. Le plancher est muni d'un recouvrement en caoutchouc de couleur brune et le plafond a été traité spécialement en vue d'améliorer l'acoustique de la salle.

Les murs sont ornés de fresques dues au peintre J. Norton, de Chicago, et représentent l'histoire de saint Paul.

Au rez-de-chaussée, sur toute la profondeur du bâtiment et sur la hauteur de trois étages, se trouve située la salle du

Mémorial de la guerre dont les parois sont revêtues de marbre bleu belge et dont le sol est recouvert de dalles en marbre de Champville disposées en damier.

L'éclairage est réalisé par des appareils verticaux en bronze réfléchissant la lumière ; le plafond recouvert de miroirs dorés fixés dans des cadres en bronze accroît encore l'impression de hauteur de la salle.

Le Palais du Parlement de l'Etat du Dakota du Nord à Bismarck.

Jusqu'à présent les architectes qui avaient à dresser les plans des bâtiments d'un parlement réservaient aux grandes salles les beaux emplacements et disposaient autour de celles-ci les bureaux des services administratifs de l'Etat ; un dôme couronnait l'ensemble, marquant la destination politique de la construction. (Fig. 4)

La construction et l'entretien de nombreux édifices de ce genre, remarquables par la beauté de leur architecture, se sont révélés peu économiques. Il faut en effet chauffer et entretenir de façon continue de vastes locaux, et prévoir de nombreux et larges couloirs de circulation, alors que seuls les bureaux des services administratifs sont occupés en temps normal.

Les architectes Holabird et Root ont voulu supprimer ces inconvénients dans la construction du Palais du parlement du Dakota du Nord, à Bismarck : aussi ont-ils adopté une disposition toute nouvelle des locaux.

Les salles de la Chambre et du Sénat, de forme semi-circulaire, sont situées de part et d'autre d'un grand hall monumental orienté est-ouest donnant accès au bâtiment à étages multiples qui abrite les bureaux des services administratifs. Chaque étage de cette tour est occupé par un seul département.



Fig. 5. — « Chrysler » à l'Exposition de Chicago, en 1933. — Architectes : MM. Holabird et Root.

La disposition des services administratifs dans un gratte-ciel, avec ascenseurs et corridors centraux, comporte de nombreux avantages : isolement des départements entre eux, maximum de lumière dans les bureaux, minimum de couloirs et de dégagements, relations entre les divers départements plus rapides par les ascenseurs que par de longs corridors

horizontaux. Dégagées des bâtiments utilitaires, les salles de délibération acquièrent un caractère plus majestueux ; elles peuvent être aisément isolées des autres bâtiments lorsqu'on ne les utilise pas.

Le volume total de la construction est de 123 000 m³ dont 70 000 m³ pour la tour gratte-ciel. Celle-ci a 18 étages et



Fig. 6. — « Chrysler » à l'Exposition de Chicago, en 1933.

72,60 m de hauteur. Sa section a une surface de 815 m², comportant 609 m² de surface utile ; soit 74 % de la surface totale.

Le bâtiment peut abriter 500 employés et recevoir journalièrement 1000 visiteurs.

Les installations Chrysler à l'Exposition « Un siècle de progrès », Chicago 1933.

Le projet des installations Chrysler à l'Exposition de Chicago a fait l'objet d'un concours entre les architectes les plus réputés des Etats-Unis. (Fig. 5 et 6.)

Le volume bâti était limité à 28 370 m³ et devait couvrir une surface assez étendue. Le projet des architectes Holabird et Root, qui, grâce à une idée heureuse, utilisait au mieux la vaste étendue dont disposait la firme Chrysler, tout en ne dépassant pas le maximum de volume bâti autorisé, fut adopté.

Vu du nord, le site avait comme fond le palais des transports, de grande hauteur et exerçant une attraction considérable. Pour concurrencer l'effet produit, les architectes eurent l'idée de dresser des tours au nord et au sud avec des prolongements vers l'est et l'ouest. Ces tours constituaient, en fait, d'énormes panneaux publicitaires, servant le jour et la nuit et construits très légèrement.

Un hall à ciel ouvert en forme de croix se trouvait formé entre les murs jumelés des panneaux et constituait un excellent abri contre les ardeurs du soleil. Les salles d'exposition proprement dites étaient disposées en cercles sur tout le pourtour du hall cruciforme. Leurs parois verticales étaient entièrement formées de glaces planes encadrées de montants métalliques, de façon à donner au visiteur des stands, l'impression d'être en plein air.

A l'extrême nord des installations Chrysler et à proximité de l'entrée de la 35^e rue, se trouve placé un panorama montrant, vues d'avion, les vastes ramifications de la firme Chrysler, de l'Atlantique au Pacifique. Placé à cet endroit, il était destiné à attirer la foule vers les salles d'exposition principales, auxquelles il était relié par une terrasse découverte d'où on apercevait vers l'est une vaste place coupée par un bassin allongé et vers l'ouest une piste de 2 km pour l'essai des voitures.

Le soir, les faisceaux lumineux verticaux réfléchis dans les eaux du bassin contribuaient à accroître l'éblouissant effet des feux de l'Exposition et proclamaient dans les airs le nom de la firme Chrysler.

(A suivre.)

DIVERS

Pour le Rhône.

Du *Sémaphore de Marseille*, en date du 4 avril 1934,
et sous la signature de son directeur M. PAUL BARLATIER

Il serait grand temps que les Rhodaniens se remuent pour obtenir que le programme de grands travaux, envisagé par le Gouvernement pour lutter contre le chômage, comprenne la mise en route de l'aménagement du Rhône.

Il est vrai que cette affaire est actuellement, du fait de sa remise à la Compagnie du Rhône, complètement sur une voie de garage. Cette Compagnie devait à peine de *forclusion* présenter avant novembre 1933 un plan complet, technique et financier, d'aménagement du fleuve. Que je sache, elle n'en a rien fait ; l'aurait-elle fait qu'elle serait dans les circonstances actuelles dans l'impossibilité matérielle d'agir avec son capital trop faible — dont une portion seulement est versée (le solde le serait-il si on l'appelait?) — et étant donné la difficulté de toute émission d'obligations sur un marché sans disponibilités prêtes à s'employer.

Au surplus, on peut se demander, et nous nous le demandons pour notre part avec angoisse, si les dirigeants de la Compagnie du Rhône ont tant que cela envie d'aboutir. Il y a là-dedans tant de personnalités ne tenant pas à ce que le prix du kWh baisse dans la vallée du Rhône et tant d'autres qui se figurent (à tort d'ailleurs) que le Rhône navigable constituerait pour leurs entreprises une concurrence, qu'on est, malgré soi, incité à penser que la Compagnie du Rhône, au lieu d'être le berceau de nos espoirs rhodaniens, en sera sans doute le catafalque.

En réalité, l'affaire a été mal emmanchée. Ce fut spécialement une erreur de ne pas appeler tous les peuples du Rhône à s'intéresser aux fortunes du fleuve d'où leur propre fortune doit découler. On a préféré constituer un froid cénacle, sans enthousiasme et sans ardeur, qui ne peut agir et n'agira point.

Peut-être vaut-il mieux d'ailleurs qu'il en soit ainsi, car les seules intentions d'agir qu'ait manifestées la Compagnie du Rhône se sont tournées vers deux ouvrages dont l'un apparaît singulièrement hasardeux et dont l'autre devrait suivre l'aménagement du fleuve au point de vue navigation et non le précédent. Je veux parler du barrage de Génissiat et du nouveau Port de Lyon.

Le barrage de Génissiat, de l'avis de beaucoup de compétences, serait assis sur un sol à ce point fissuré et peu sûr que son étanchéité et sa sécurité apparaissent par avance comme extrêmement précaires ; en admettant même que cette étanchéité et cette sécurité soient assurées, le barrage ne tarderait pas à être comblé par le charriage du Rhône et surtout de l'Arve. De ce fait, la réserve d'eau, accumulée entre Genève et Génissiat, se trouverait rapidement annihilée. Au surplus, ce serait une erreur de s'hypnotiser sur cette réserve, la moindre élévation du niveau du lac Léman équivalant à plus de dix fois l'eau réservée par le barrage de Génissiat. Or, *Génissiat coûtera quelque 400 millions avec beaucoup de chances de n'aboutir à rien d'intéressant.* Il vaudrait infiniment mieux, ce nous semble, créer une usine souterraine, à quelque soixante-dix mètres de profondeur, au dernier barrage existant à cette heure sur le Rhône en aval de Genève, et forer un canal de fuite en tunnel pour aller rejoindre le lit au delà de Bellegarde. Il est même à croire, étant donnée la nature fissurée du terrain, qu'on n'aurait pas à conduire bien loin ce canal de fuite, l'eau devant se frayer d'elle-même un passage vers le bief inférieur.

Ou je me trompe fort, ou l'économie réalisée de la sorte serait de l'ordre de 300 millions. Cela vaut la peine qu'on y réfléchisse.

Pour ce qui est du Port de Lyon, nous sommes persuadés qu'il deviendra une nécessité, lorsque le fleuve rendu navigable sera sillonné de toueurs et de péniches. Mais pour l'instant qu'y mettra-t-on ? La création du nouveau port de Lyon peut tout au plus à l'heure actuelle servir certains intérêts immobiliers. Ceux-là nous indiffèrent.

Ces deux points exposés montrent combien il faudrait que les Rhodaniens pratiques s'unissent étroitement pour surveiller de conserve ce qui se passe, éveiller les endormis, faire marcher, de gré ou de force, les malintentionnés et éviter des gaffes, plus ou moins involontaires, qui dégoûteraient à jamais les Français d'apporter leur argent à l'œuvre rhodanienne. Il importerait aussi — je le réclame depuis des années — qu'un organisme de premier rang et intéressé à la question, comme la Chambre de commerce de Marseille, par exemple, convoque en un grand congrès *uniquement technique* non seulement les théoriciens de l'aménagement des fleuves, mais aussi les praticiens français ou étrangers et les constructeurs de matériel fluvial et qu'une bonne fois pour toutes une discussion serrée permette d'y voir clair entre les divers projets d'aménagement du Rhône, de choisir un ou deux projets apparaissant les meilleurs et d'en déterminer les conditions d'exécution et de coût.

J'entends bien que la *Compagnie du Rhône* aurait dû, de par ses statuts, se charger de ce travail ; mais puisqu'elle ne l'a pas fait et tient systématiquement le public rhodanien dans l'ignorance la plus complète de ses études et de ses projets, il faut bien que d'autres s'en occupent.

Ces autres auraient pu être l'*Union Générale des Rhoda-*