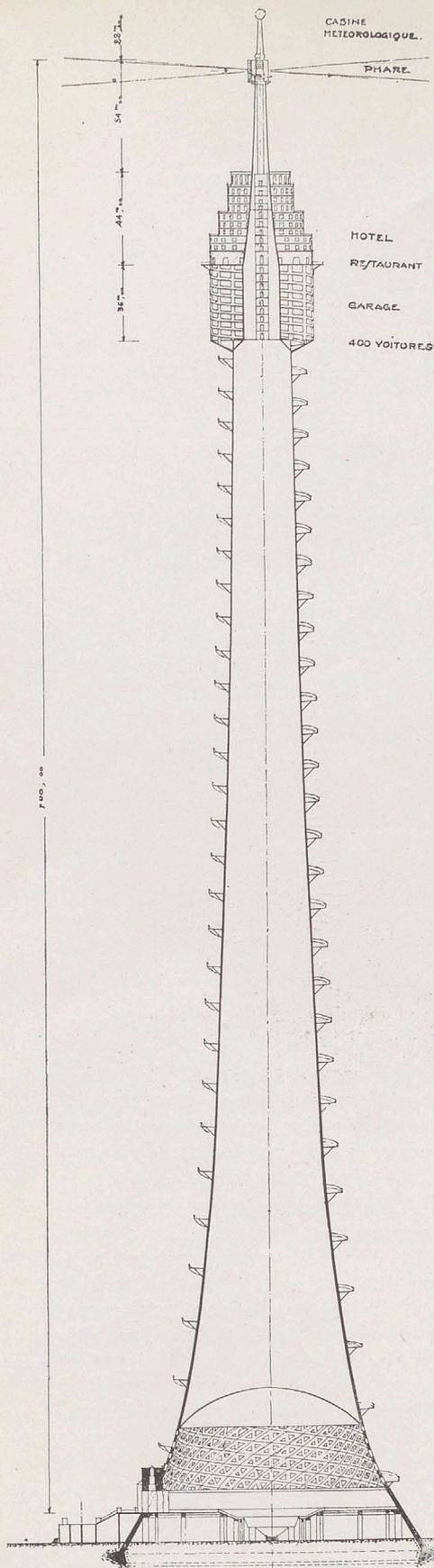


L  
E  
P  
H  
A  
R  
E  
D  
U  
M  
O  
N  
D  
E

Création du Phare et Etude architecturale par :  
J. PERS, Architecte D.P.L.G.  
J. HUGUES, Architecte-Urbaniste  
A. VENZO, Ingénieur-Urbaniste

Accès par rampe hélicoïde  
et Etude technique par :  
FREYSSINET  
Ingénieur-Conseil



COUPE

PLAN



Le XIX<sup>e</sup> siècle a consacré la charpente métallique; Eiffel a construit sa tour. Le XX<sup>e</sup> a vu, dans le domaine pratique, l'avènement du béton armé qui réduit à moins de 1/20<sup>e</sup> le prix de l'unité de résistance par rapport à la charpente d'acier; Pers, Venzo, Hugues et Freyssinet construiront le « Phare du Monde ».

700 mètres dans l'espace, le 1/20<sup>e</sup> du diamètre moyen de Paris, est-ce une utopie, est-ce une anticipation à la Wells? Non, et l'on pourrait même monter plus haut; si les auteurs du projet se sont arrêtés à cette hauteur, c'est qu'au-dessus le prix de revient croît avec une progression vertigineuse, c'est le cas de le dire. D'après M. Pers, le Phare du Monde haut de 700 mètres coûterait 80 millions; haut de 1.000 mètres il entraînerait une dépense quadruple. Eiffel avait aussi prévu plus haut; les moyens financiers lui ont fait défaut. En hommes du 20<sup>e</sup> siècle, les auteurs du projet ont voulu réaliser une œuvre facilement amortissable et 80 millions seront, comme nous le montrons dans un prochain article facilement amortis. Le quadruple serait un capital difficile à récupérer; or, si le Phare du Monde doit être avant tout une construction symbolique, il n'est pas négligeable de savoir qu'il peut également être une magnifique entreprise commerciale. Nous ne traiterons aujourd'hui que le côté purement symbolique de l'œuvre.

Les auteurs du projet ont parfaitement synthétisé notre époque dans cette formule lapidaire qui résume l'ensemble de leurs aspirations :

« Donner à l'automobile la possibilité d'atteindre par ses propres moyens les plus hauts étages d'un édifice réalisé **économiquement** en béton, avec les matériaux et les procédés les plus modernes. La T. S. F. y trouvera son compte, car il n'est pas douteux qu'une hauteur double de celle de la Tour Eiffel, apportera à ce point de vue des possibilités nouvelles. »

Dans cette formule, les 3 conquêtes de notre siècle se trouvent associées : béton, automobile, T. S. F. L'automobile entre ici en jeu comme moyen d'accès. Le projet prévoit, en effet, une route en pente douce analogue aux routes de montagne, larges, à grand rayon, à pentes transversales bien étudiées; pour la descente, un dispositif de monorail et de chariot freineur assurera à chaque voiture une limitation de sa vitesse; le conducteur n'aura qu'à diriger sa voiture sans même avoir à se servir de ses freins.

Le cliché que nous passons ci-contre, accuse l'élégance générale de cette tour à plan circulaire, et, ce qui peut frapper en l'occurrence, c'est le parfait accord qui existe entre les conditions de sécurité, d'économie et d'esthétique. Quant à l'aménagement général, il nous semble prématuré de donner à ce sujet de trop précises indications. Toutefois, dès aujourd'hui, les auteurs du projet préconisent les utilisations suivantes :

« Au niveau du sol, toute la surface du phare pourrait être consacrée aux Informations, Journaux, Revues, Voyages, Poste, Télégraphe, Téléphone, etc..., jusqu'à hauteur utile pour y abriter aisément tous ces services d'intercommunications mondiales et de presse.

« Au-dessus, occupant également toute la surface, une immense salle-coupole d'environ 130 mètres de diamètre et de 40 ou 50 mètres de hauteur, consacrée aux Grands Congrès, aux Grandes Auditions ou Démonstrations et aux Expériences Scientifiques, que pourrait permettre la hauteur du phare (avec pendule d'au moins 500 mètres suspendu à l'abri du vent).

« On pourrait également concevoir une exposition permanente de l'automobile.

« Dans la partie haute, sans entrer dans les détails des services possibles, l'étude a prévu, entre 500 et 600 mètres, la possibilité de garer aisément 3 à 400 voitures.

« Ceci permet aux occupants de ces voitures de déjeuner ou de dîner au restaurant qui ne manquera pas de s'organiser au sommet, dans un site et un climat de moyenne altitude.

« En principe, tous les services : centre sanitaire, laboratoires techniques, attractions, restaurant, etc..., seraient aménagés au-dessus de 600 mètres et desservis intégralement par tous moyens ordinaires, mis normalement à la disposition du public : ascenseurs et escaliers.

« Pour la commodité du garage et la rapidité de son accès, les divers niveaux en seront accessibles par un ascenseur central qui les reliera au « Building » supérieur.

« Cet ensemble supérieur constituera un tout possédant une organisation intérieure normale, comme un immeuble en ville.

« Enfin, surmontant le tout, le phare proprement dit formant flèche, contenant ses moyens d'accès pour atteindre le foyer lumineux, brillant à 700 mètres au-dessus du sol, et la cabine météorologique.

« Un calcul simple supposant un géoïde terrestre sphérique, indique un rayon d'horizon de plus de 200 kilomètres, un tel phare se verrait en mer de Caen à Boulogne. »

De quelque côté que l'on se tourne, que l'on raisonne orgueil national, symbolisme mondial de notre siècle ou même plus prosaïquement entreprise commerciale de gros rapport, on arrive à la conclusion suivante : le Phare du Monde doit être réalisé.

Puissent les pouvoirs publics ou l'initiative privée fournir à MM. Pers, Venzo, Hugues et Freyssinet les moyens qui leur sont nécessaires pour réaliser leur magnifique projet.

1889 survit en la Tour Eiffel.

1937 doit s'immortaliser par le Phare du Monde.

PAUL DE MERITENS.

210  
20  
0000