

LE PHARE DU MONDE

Nous avons dans notre précédent article dit ce que nous pensons de ce phare, symbole idéal, nous semble-t-il, de ce 20^e siècle qui voit triompher la technique et que l'on peut caractériser par ces trois mots : béton armé, automobile, T. S. F. Construit en B. A., employant l'automobile comme moyen d'ascension, ouvrant un immense horizon nouveau à la T. S. F., le « Phare du Monde », merveilleux symbole de 700 mètres de hauteur, présente, avons-nous dit, cette autre qualité, très appréciable par ces temps de crise, de constituer une magnifique affaire commerciale. Or, si, quoi qu'en disent quelques misanthropes aigris, les hommes de notre époque sont tout aussi idéalistes que leurs pères, il faut tout de même avouer que les conditions économiques actuelles ne permettent pas de dépenser un énorme capital si celui-ci ne doit pas se trouver rémunéré correctement par des revenus certains et en rapport avec les sommes investies.

Les auteurs du projet se sont sagement imposés cette condition, et c'est cette contrainte qui a limité à 700 mètres la hauteur du Phare. « Nous pourrions, nous a dit M. Pers, monter à 1.000, à 1.500 mètres ; mais nous avons mis en balance les revenus certains annuels et les centaines de millions, peut-être le milliard, qui seraient nécessaires à la construction. Le capital ne serait pas rémunéré normalement, aussi nous sommes-nous limités à cette hauteur respectable : 700 mètres, et pour laquelle la dépense n'excèdera pas 80 millions, alors que 1.000 mètres demanderaient plus de 300 millions.

Laissant aujourd'hui de côté toute autre considération, nous allons nous efforcer de prévoir quelle pourrait être la marche financière de l'affaire et, pour ce, nous passons ci-dessous une note qu'ont bien voulu nous fournir les auteurs du projet.

Renseignements divers.

Possibilités d'ascension maximum.

1^o. En auto.

Nous supposons quatre personnes par voiture.

La piste aura environ 6 kilomètres.

En supposant la vitesse de 20 km. à l'heure, la durée doit être de 18 minutes, maximum 20 minutes.

Il est envisagé un garage pour 400 voitures, ce qui limite les montées particulières des voitures.

On peut supposer que les ascensions se feront pendant une durée de 8 heures d'une façon continue et que les voitures resteront en moyenne 2 heures en stationnement au garage, ce qui doit faire 1.600 voitures par jour à 4 personnes, **soit 6.400 personnes.**

2^o En Cars.

Nous supposons 50 personnes par voiture.

Même durée 20 minutes, y compris stationnement pour la descente des voyageurs.

Nous supposons un départ toutes les minutes environ.

Dans une heure, nous aurons donc 60 voyages à 50 personnes, soit : 3.000 personnes à l'heure.

En 8 heures : **24.000 personnes.**

Au total, le rendement maximum s'avère être de 30.400 visiteurs journaliers.

A titre documentaire, la Tour Eiffel a eu pendant l'exposition de 1889, au maximum 23.200 visiteurs dans une journée et 60.756 francs de recettes.

Pour l'exploitation de l'ascension il y aura lieu d'envisager 60 Cars.

Si l'on songe que l'Exposition Coloniale ouvrait ses portes à 9 heures, pour ne les fermer qu'à minuit, et que jamais la foule des visiteurs ne se tarissait, ce

n'est plus 8 heures, mais 15 heures, pendant lesquelles se feront les ascensions. Cette façon de voir élèverait à plus de 50.000 visiteurs le rendement maximum.

Surface disponible au sommet de la tour.

1 ^o Terrasse. — en terrasse	864 m.	1.708 m.
café, restaurant, ciné, etc...		
2 ^o Terrasse. — en terrasse	706 m.	1.102 m.
café, restaurant, etc.		
3 ^o Terrasse. — en terrasse	358 m.	1.068 m.
café, restaurant, etc.		
4 ^o Terrasse. .. en terrasse.	565 m.	
Surface totale	2.493 m.	
En café, restaurant, ciné, théâtre.		3.878 m.
Surface des planchers d'hôtels.	6.000 m.	
	8.493 m.	8.493 m.

Surface totale disponible. 12.371 m.
non compris garage pour 400 voitures.

RAPPORT FINANCIER D'EXPLOITATION

« Nous prenons le maximum pour l'année de l'Exposition de 1937.

Nous évaluons à 2.000.000 de personnes susceptibles de monter. (La Tour Eiffel a eu près de 2.000.000 de personnes en 1889). Donnant une recette totale de près de 6.000.000 francs.

2.000.000 de personnes à 20 francs.	40.000.000 »
Nous supposons le revenu du garage à (160.000 voitures, 2 h. à 20 fr.)	3.200.000 »
Location des cafés 0,50 par personne, pour 2 millions de personnes	1.000.000 »
Location du restaurant, 0,50 par personne, pour 2 millions de personnes.	1.000.000 »
Location des cartes-postales, souvenir, etc. 1 franc par personne, pour 2 millions de personnes.	2.000.000 »
Location pour réclame, chemins de fer, aviation, magasin de nouveautés, etc.	1.000.000 »
Location des chambres d'hôtel, 200 chambres pendant 180 jours = 36.000 locations à 20 francs	720.000 »
Location de la salle de Conférence ou tout autre utilisation.	Pour mémoire

Année d'Exposition, revenu brut 48.920.000 »

A notre avis, ces chiffres sont par trop modestes ; c'est ainsi qu'il nous semblerait très plausible d'envisager au cours de l'année de l'exposition 4.000.000 de visiteurs et non 2, ce qui permettrait soit le remboursement total du capital investi, soit l'abaissement du prix d'entrée.

Quoi qu'il en soit, et en se plaçant dans la plus mauvaise hypothèse, la première année fournit la moitié du capital et si l'on veut bien se souvenir qu'actuellement encore la Tour Eiffel voit 500 visiteurs en moyenne par jour, on peut prédire le plus brillant avenir financier au Phare du Monde.

Admirable symbole et affaire commerciale brillante, que peuvent demander de plus les pouvoirs publics ou l'initiative privée pour fournir à MM. Pers, Venzo, Hugues et Freyssinet les moyens nécessaires à une réalisation rapide ? Terminons comme dans notre dernier article :

1889 survit en la Tour-Eiffel.

1937 doit s'immortaliser par le Phare du Monde.

Paul de MERITENS.