

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 44 (1918)  
**Heft:** 13

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.  
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les  
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Le concours pour le plan d'extension de Zurich*, par Camille Martin, architecte. — Concours en vue de l'aménagement du quartier du Seujet et du quai Turretini, à Genève. — Chronique des brevets (suite). — Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. — *Bibliographie*. — *Carnet des concours*.

## Le concours pour le plan d'extension de Zurich.

PAR CAMILLE MARTIN, architecte.

Le grand concours international ouvert par la Ville de Zurich en vue d'obtenir des projets de plans d'extension est terminé. Tous les projets remis à la Municipalité ont été exposés pendant plusieurs semaines à l'école de l'Hirschengraben ; le rapport très complet du jury a été publié en allemand. Mais jusqu'à présent la presse de langue française n'a accordé aucune attention à cette entreprise de grande envergure ; elle n'a pas relevé comme il méritait de l'être cet effort qui fera date dans l'histoire de l'urbanisme en Suisse. Il nous a donc paru utile de signaler ici les conclusions générales que l'on peut tirer de ce concours, en insistant particulièrement sur les faits dont la portée peut être appréciée dans n'importe quelle localité d'une certaine importance.

Nous avons déjà exposé ici même<sup>1</sup> les données du problème, et nous avons montré comment celui-ci avait été posé de façon large et complète en fixant au territoire à aménager des limites étendues (16 600 hectares) et en groupant tous les facteurs qui influent sur le développement de la ville. Nous pouvons donc nous borner, en guise d'introduction, à rappeler les conditions du concours, conditions qui pourront servir de base à toute entreprise du même genre. Le concours a été ouvert pendant plus de deux ans, du 1<sup>er</sup> décembre 1915 au 31 décembre 1917. Il a été soumis au verdict d'un jury composé de six ingénieurs et de six architectes, présidés par un magistrat municipal, et choisis parmi les spécialistes les plus compétents de Suisse (8 membres) et d'Allemagne (4 membres). Le jury a eu à sa disposition une somme de 105 000 fr. pour récompenser les meilleurs travaux. Les pièces fournies aux concurrents étaient très complètes, aussi bien en ce qui concerne les documents graphiques que les renseignements statistiques. Notons seulement que l'étude d'ensemble devait être faite sur un plan à l'échelle de 1 : 10 000 et que les études de détail concernant une partie de la ville ou des faubourgs devaient être présentées à une échelle plus grande.

Dans toute ville qui croît rapidement deux problèmes se posent aujourd'hui qui influent d'une façon directe sur l'aménagement de son territoire. La création de ports de commerce pour la navigation fluviale détermine l'emplacement des quartiers à réserver pour la grosse industrie, la situation des gares et le tracé des voies ferrées constitue pour ainsi dire l'ossature de la ville et fixe les grandes lignes de son développement.

Les études préliminaires concernant la navigation intérieure envisageaient la possibilité d'utiliser aussi bien le cours de la Limmat, qui sort du lac de Zurich, que celui de la Glatt qui vient du Greifensee et passe dans la région d'Oerlikon. Entre les deux solutions qui ont été examinées l'une et l'autre par les concurrents, la Municipalité aura à faire un choix définitif. Le jury ne s'est pas prononcé à ce sujet de façon catégorique, mais il a bien insisté cependant sur la nécessité d'éloigner le plus possible le port de commerce des quartiers d'habitation, et il a nettement indiqué sa préférence pour une solution qui reléguerait la grosse industrie à l'abri des vents soufflant dans la direction de la ville, soit en dehors de la vallée de la Limmat qui resterait réservée à la petite industrie ne produisant pas de fumée. Dans une ville fortement industrialisée — et toute ville prend aujourd'hui peu à peu ce caractère — cette question de très grande importance a été trop souvent traitée avec une insouciance regrettable. On a laissé les cheminées d'usines s'établir un peu partout et un beau jour l'on s'est aperçu des inconvénients qui en résultaient pour la salubrité et l'agrément de la ville. Il convient donc, en fixant l'emplacement des ports de commerce et des quartiers réservés à la grosse industrie, de bien tenir compte des intérêts généraux de l'agglomération, et de ne pas envisager le problème au seul point de vue de la technique de la navigation. Bien des villes suisses pourraient mettre à profit cette observation.

La question de la liaison de la Limmat au lac de Zurich a elle aussi un intérêt général, car elle ne peut être résolue qu'en faisant un choix entre les projets qui prévoient un canal traversant la ville et ceux qui donnent la préférence à une voie d'eau contournant les quartiers habités. Cette dernière solution a été préconisée par le jury, toujours dans l'idée que le port de commerce ne devait pas être trop rapproché de la ville. Notons à ce propos l'idée de détourner la Sihl dans le lac pour éviter tout conflit avec les voies navigables, idée qui per-

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique*, 1917, Nos 9 et 10.