

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 60 (1934)
Heft: 17

Artikel: L'urbanisme au Congrès de Bordeaux
Autor: Vermeil, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-46406>

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.](#)

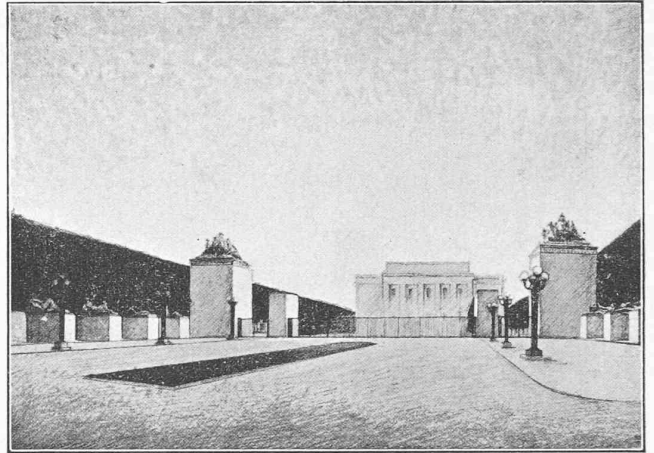
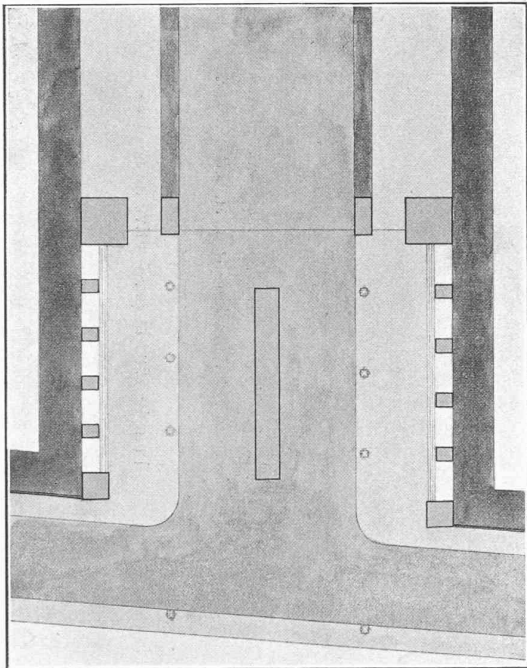
Terms of use

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.](#)

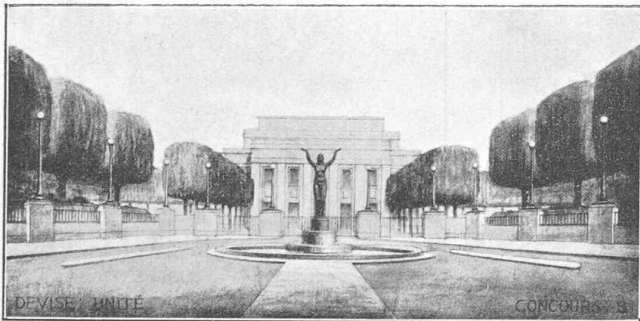
Download PDF: 02.04.2025

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

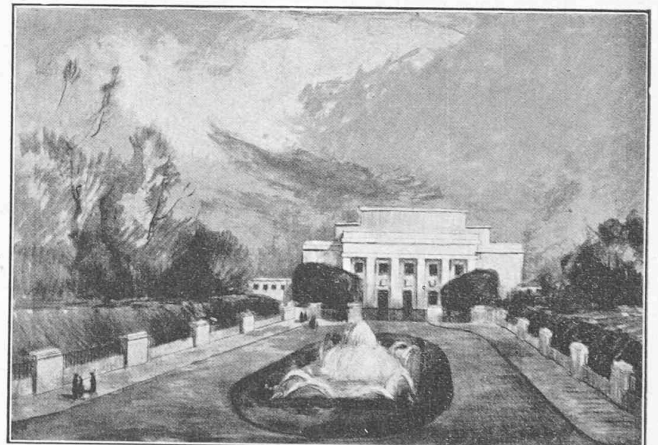
CONCOURS D'IDÉES POUR
L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DEVANT L'ENTRÉE DE LA SALLE DES ASSEMBLÉES DE LA S. D. N., A GENÈVE



II^{me} rang ex æquo, projet n° 5, de MM. P. Jaques et E. Nierlé.
Plan au 1 : 1200 et perspective de la place.



III^{me} rang, projet n° 6, de M. Fr. Schmied.



III^{me} rang ex æquo, projet n° 7, de M. E. Hornung.

Concours A.

- projet N° 5 « Le Parc » : M. A. Hæchel, architecte, F. A. S.,
à Genève, collaborateur : M. A. Ellenberger.
» » 7 « Pax 1 » : MM. Bocard frères, paysagistes, à
Genève ;
» » 9 « Pax 2 » : M. Jean Stengelin, architecte E. P. Z.,
à Genève.
» » 1 « Sous les Platanes » : M. Robert R. Barro et
Jean Gros, à Genève.

Concours B.

- projet N° 3 « Halte-là » : M. A. Hæchel, architecte F. A. S.,
à Genève, collaborateur : M. J. A. Ellenberger.
» » 5 « Duo » : MM. Pierre Jaques et Ed. Nierlé, à
Genève ;
» » 7 « Hirondelle » : M. Emile Hornung, peintre, à
Genève ;
» » 6 « Unité 1 » : M. Fr. Schmied, statuaire, à Genève.

URBANISME

L'urbanisme au Congrès de Bordeaux,

par H. VERMEIL, architecte, à Paris.

Il est réconfortant, en des temps où tout n'est certes pas gai, de constater les efforts qui sont entrepris en France pour mettre un peu d'ordre et de clarté dans les villes. De très louables progrès sont faits pour sortir des profondes ornières de l'imprévoyance et pour faire comprendre au public le rôle social et bienfaisant que peut avoir l'urbanisme sur le pays.

C'est pour répondre aux désirs exprimés par les spécialistes et les édiles qui ont la charge de prévoir l'organisation des cités de demain que la jeune revue française *Urbanisme* organisa un premier congrès d'urbanisme, à Bordeaux, du 1^{er} au 5 juin dernier.

A ce congrès, des villes comme Paris, Lyon, Strasbourg, Nancy, Alger, Rouen, etc., étaient représentées par leurs

conseillers, quelquefois par leur maire en personne, par leurs architectes ou leurs ingénieurs. Une douzaine de participants étrangers étaient venus de Barcelone, Bilbao, Palma, Milan, Florence, Zurich et Lausanne.

Parmi les 150 congressistes, nous mentionnerons des architectes français de marque, tels que MM. *Dervaux*, *Prost*, *Tournaire*, *Agache*, *Bérard*; MM. *Menabrea*, directeur de la Ligue urbaine, *Monsarrat*, juriste éminent, *Poete*, professeur d'histoire et d'économie urbaines, *Philippe*, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Il m'est agréable de dire que ce congrès remporta un complet succès, tant par l'intérêt des sujets traités, par le cadre et les sites visités lors des excursions, que par son organisation parfaite. Et quant à l'accueil charmant que nous réserva la Métropole du sud-ouest, il faut en remercier M. Marquet, ministre actuel du Travail, maire de Bordeaux, ainsi que ses techniciens et collaborateurs.

* * *

Pour résoudre les problèmes nés du machinisme et de la révolution produite par l'emploi intense de l'automobile, le rôle des urbanistes se révèle comme un des plus importants. Ces derniers ont pour mission, non seulement de mettre en valeur les charmes des villes en améliorant leurs conditions d'habitat, mais encore de rendre possible le développement du tourisme dans des agglomérations rurales pittoresques. Ils ont le devoir de conserver ce qui est digne de l'être; de diriger scientifiquement les travaux d'amélioration, en un mot de prévoir pour l'avenir. Les qualités de l'urbaniste se révéleront par son habileté à trouver des solutions élégantes et modernes en conciliant esthétique, hygiène, technique et finances.

Jusqu'à présent, notre époque a trop accepté, quant aux travaux urbains, des solutions médiocres ou provisoires qui ne seront certes pas pour réjouir les générations futures. Quantité de villes actuelles ont eu pour base un tracé de camp romain bien ordonné. Sous les rois, les intendants et plus tard, Hausmann, à Paris, devinrent célèbres, parce qu'ils avaient vu grand, parce qu'ils faisaient de l'urbanisme d'après des plans d'ensemble. Pourquoi ne reviendrait-on pas à des principes créateurs d'ordre et de grandeur?

Une réaction s'impose donc, contre le gâchis. Grâce à la propagande de diverses sociétés d'urbanistes, le public commence à comprendre qu'en matière d'art urbain, l'intérêt général doit passer avant les intérêts particuliers. En France, la législation urbaine s'inspire de plus en plus de ce principe.

On peut dire que les hésitations qui ont retardé la marche de l'urbanisme rationnel sont multiples. C'est pour faire le point et provoquer des échanges de vues qu'il fut proposé aux congressistes, pour leurs travaux, les deux thèmes suivants: *L'urbanisme rural* et *La circulation de grand trafic dans les agglomérations*.

Malgré la différence apparente des deux sujets, ceux-ci ont beaucoup de points communs et nous en résumerons rapidement les principaux traits.

Urbanisme rural.

Actuellement les villes de 10 000 habitants sont astreintes par les lois à posséder des réglementations d'hygiène et des plans d'extension. Elles bénéficient aussi des lois de 1919 et 1928 qui permettent aux communes de mettre un terme à l'anarchie de la construction dans les quartiers suburbains. Mais les campagnes ont besoin de ces mesures au même degré que les villes, afin de vivre et de conserver une population qui leur échappe de plus en plus. Le paysan possède souvent la *T. S. F.* et l'auto; mais il aurait souvent besoin de connaître les règles de l'hygiène. Cette réforme des mœurs pour l'établissement de l'ordre ne viendra que si l'opinion encourage l'effort des urbanistes.

Quant à l'art moderne, l'architecture en est exclue; elle n'existe plus. Pour construire la dépendance d'une vieille ferme à caractère bien rustique, on peut employer de la tôle ondulée, de l'éternit, du béton. Mais on doit se donner aussi la peine d'étudier une architecture appropriée à ces matériaux nouveaux.

En Alsace, des primes sont offertes aux propriétaires de maisons ayant un caractère historique ou artistique pour encourager à leur parfait entretien. Ces primes sont de 10 000 francs et payées par les communes.

D'autre part, les bienfaits du remaniement parcellaire sont très appréciés, en France comme en Suisse. La question des subventions à accorder pour l'entretien des chemins vicinaux fait l'objet de pourparlers entre les communes, les départements et les Chambres d'agriculture. Espérons qu'il sortira par la suite, une notable amélioration de ce vaste réseau.

D'une manière générale, le vœu est émis que par des mesures d'ensemble, réglées sur la base de plans régionaux d'urbanisme, on puisse rendre la vie à la campagne plus hygiénique, voire même plus confortable. En Italie, même la question des loisirs est prévue dans son excellent projet d'urbanisme rural, par Mussolini, qui veut retenir chez eux les habitants des petites villes, à l'aide de distractions intelligemment organisées.

Circulation de grand trafic.

Pour la question de la circulation de grand trafic, on nous rappelle l'évolution de la route à travers les âges. Les véhicules actuels avec leur poids et leur vitesse, font changer non seulement la constitution de la route, mais encore son tracé. Le problème du passage des voies de grand trafic dans les agglomérations est des plus délicats. Les autos pressées obligent souvent les habitants des bourgs à s'aplatir contre les maisons. Ces rues de passage sont en général étroites, commerçantes, avec, certains jours, le marché pour y ajouter le désarroi. Le sens unique, souvent proposé comme remède, n'a pas le don d'élargir les rues et d'éviter le stationnement. Il ne faut pas confondre gens pressés et touristes. Les uns passent, les autres s'arrêtent, jouissent d'un site et...laissent aussi de l'argent.

Pour toutes ces raisons, on propose comme amélioration à cet état de choses, la voie déviée, passant à côté des agglomérations au lieu de les traverser. On recommande alors qu'entre les bords d'une nouvelle voie et les habitations soit constituée une « zone non aedificandi ». Cette disposition peut former un écran de verdure contre le bruit et la poussière, et permettre un élargissement futur.

Pour les grandes villes, la solution de voies souterraines dont les gabarits seront étudiés avec soin, paraît intéressante. A ce sujet un « Groupe d'études du centre urbain souterrain » fit, par l'un de ses membres, un exposé remarquable de ses théories. Une étude faite pour Paris, montrait que, par les passages en sous-sol de voies de grand trafic, on évitait les frais énormes d'expropriation, la perte de millions de francs par jour provenant du ralentissement de la circulation et des embouteillages, les inconvénients de la multiplication des croisements de la surface. Ces tunnels ne seraient pas utilisés par les piétons, mais seulement par les véhicules rapides. On nous rappelle les exemples de tunnels sous-fluviaux comme ceux construits sous l'Hudson, sous l'Escaut, l'étude d'un tunnel projeté sous la Garonne à Bordeaux, etc. En outre, le gros avantage de ces voies rapides souterraines est de contenir dans un même tube une quantité d'organes indispensables à la vie d'une grande cité moderne. En effet, une visite dans les égouts de Paris édifie le visiteur sur le nombre et les dimensions des tuyaux d'eau de source, d'eau de rivière, d'air comprimé, de chauffage urbain, etc., contenus sous la voûte d'un collecteur.

De plus, un ingénieur sanitaire signala les très concluantes expériences faites à Bruxelles, en localisant sous les trottoirs de voies nouvelles tous les tuyaux cités plus haut. Ceux-ci sont logés dans de vastes caniveaux recouverts de dalles mobiles et pour cela très facilement contrôlables.

Le congrès accepta le principe des solutions souterraines, du reste déjà utilisées pour d'importants croisements de voies aux portes de Paris.

Financement des travaux urbains.

Durant les nombreux échanges de vue ayant trait aux sujets proposés à l'ordre du jour, la question du financement des travaux urbains intéressa fort les administrateurs présents. Parmi les différentes idées émises, celle de rendre opé-

rantes les lois sur les plus-values foncières acquises par suite de travaux d'intérêt public, semble fournir là une source de gros revenus pour une ville. D'autre part, les grosses sommes gaspillées pour les indemnités de chômage seraient mieux à leur place inscrites au budget d'un programme de travaux urbains d'ensemble. Pour cela, il faut empêcher la politique de jouer un rôle qui n'a rien à voir souvent avec les intérêts de toute une population.

Les juristes présents au Congrès auront certainement pris note des désirs exprimés par les techniciens français. Espérons qu'ils aideront à donner bientôt un véritable *instrument juridique*, pratique et opérant, à l'urbaniste dont les projets se heurtent trop souvent, d'une part, à un droit de propriété poussé jusqu'à des prétentions scandaleuses ; d'autre part, à l'incompréhension d'une Administration se retranchant derrière des textes de lois périmées.

Le rôle des *syndicats de communes* se groupant pour réaliser à plusieurs ce qu'elles ne pourraient faire seules, a une grosse importance. Cela n'empêche pas l'initiative privée de faire à ce moment des propositions de réalisations.

L'exemple d'Arcachon.

L'exemple d'Arcachon et de ses environs offre, à ce sujet, un haut intérêt. Par sa situation sur le bord de son incomparable bassin, au milieu des dunes recouvertes de pins et de chênes, Arcachon-Le Pilat est une ville neuve, née il y a 70 ans environ, d'un village. Sa population sédentaire, de 12 000 habitants, monte pendant la saison estivale à 70 000 habitants et plus. Ce développement, dû à sa situation spéciale, a créé des problèmes complexes d'urbanisme. Le plan d'extension de cette ville nous montre une cité de forme linéaire entre montagne et mer ; une ligne gracieuse, des bois de pins, un lac intérieur ravissant. Port de pêche, station balnéaire, Arcachon est le prototype de la station climatique et de la ville sportive par la variété des sports qu'on y pratique. On aimerait voir les principes d'urbanisme d'Arcachon appliqués aux rives du Léman. Il n'y a pas de chemin de fer, de pylônes électriques, de garages d'autos, de panneaux-réclames entre route et lac. On peut avoir accès à celui-ci tous les 200 mètres environ.

Une région qui sait retenir le touriste trouve le moyen de réaliser de grandes choses.

Aix-les-Bains, grâce à un nouveau plan d'extension, fait actuellement un gros effort. Que Montreux et Lausanne ouvrent les yeux à temps !

Je signale ici l'excellent article, paru dans la « Gazette de Lausanne », sous la plume autorisée de M. Ed. Virieux, le distingué directeur du Plan d'extension de Lausanne, qui indique clairement l'intérêt d'un tel Congrès.

A propos de la circulation de grand trafic, finalement le Congrès a unanimement reconnu :

1. La nécessité d'établir dans chaque ville un plan d'aménagement quelle que soit la situation financière de la commune et de prévoir dans ce plan un réseau de routes et de chemins aussi rationnels que possible, en tenant compte des besoins du principal usager actuel : l'automobile.

2. La nécessité, dans la traversée des agglomérations moyennes par des voies à grand trafic, de concilier les besoins de la circulation et la sauvegarde du caractère local ; d'où l'établissement d'une déviation pour la circulation de transit.

3. L'opportunité pour les agglomérations importantes :

a) de prévoir de larges voies de pénétration, qui pourront exceptionnellement être aménagées en autoroutes ;

b) d'assurer la liaison entre les voies de pénétration par des voies périphériques largement traitées ;

c) d'aménager les artères à grand trafic, de manière à y interrompre la circulation le moins souvent possible ; d'établir, à cet effet, les canalisations en galeries souterraines visibles ou tout au moins de les placer sous accotements ou sous trottoirs ;

d) de réserver la possibilité de la création ultérieure de voies souterraines, si elle devient nécessaire, lorsque d'autres

moyens de transports plus puissants (tel que le métro) auront épuisé leurs possibilités.

4. L'opportunité, aux abords des agglomérations, et en général dans la campagne, d'user largement de la possibilité de frapper les terrains, de part et d'autre des alignements actuels ou projetés, de servitudes *non aedificandi*.

5. La convenance d'imposer la circulation giratoire aux carrefours importants, en réservant la possibilité, lorsque cela sera jugé utile, de faire passer l'itinéraire privilégié sous le giratoire.

6. La nécessité de rendre homogène, d'une agglomération à l'autre, la signalisation et la réglementation de la circulation et d'exiger le respect absolu de toutes les mesures imposées (lois, décrets, règlements).

DIVERS

Directives pour la protection des installations radioélectriques contre les perturbations radioélectriques causées par les installations à fort et à faible courant.

La Commission des perturbations radioélectriques de l'Association suisse des électriciens (ASE) a établi un projet de « directives pour la protection des installations radioélectriques contre les perturbations radioélectriques causées par les installations à fort et à faible courant », qui vient de paraître en français et en allemand, dans le numéro du 3 août 1934 du *Bulletin de l'ASE*, ainsi que dans le numéro d'août du *Bulletin technique* publié par l'Administration des télégraphes et des téléphones suisses. Les intéressés peuvent se procurer le numéro en question du Bulletin ASE auprès du *Secrétariat général de l'ASE, Seefeldstrasse 301, à Zurich*, au prix de 50 cent. Les remarques et propositions éventuelles relatives à ce projet, émanant des milieux compétents intéressés, doivent être adressées *jusqu'au 15 septembre 1934*, par écrit et en double exemplaire, au Secrétariat général susmentionné, qui les transmettra à la Commission des perturbations radioélectriques. Au bout de ce délai et après avoir tenu compte dans la mesure du possible des suggestions présentées, la Commission soumettra le projet définitif au Département fédéral des postes et des chemins de fer, pour approbation et mise en vigueur des directives.

CHRONIQUE GENEVOISE

Aménagement de la Vieille Ville.

La question de l'aménagement de la Haute-Ville sur la rive gauche a fait, comme le savent beaucoup de nos lecteurs, l'objet de très nombreuses études au cours de ces dernières décades. •

Voici les derniers projets en discussion :

1. *Projet d'aménagement des experts, MM. Blondel, Guyonnet, Garcin et Roche, nommés par la Ville*¹.

2. *Le projet du Département des Travaux publics, modifiant sur quelques points le projet précédent.*

3. *Le projet de M. Olivet, architecte, qui n'a jamais eu grande chance d'aboutir mais qui cependant a trouvé quelques partisans.*

Le nouveau chef du Département des Travaux publics, M. Maurice Braillard, architecte, s'est également préoccupé de cette question. Il est arrivé à la conclusion qu'aucune solution n'était réellement mûre pour l'exécution et qu'il convenait d'attendre. Dans ce sens un projet de règlement soumis à la Commission des Monuments et des Sites, en date du 11 juin dernier, a eu son

¹ Voir la description de ce projet aux pages 160 à 168 du *Bulletin technique* du 27 juin 1933. *Réd.*