

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

## **Sonstiges**

### **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>**

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 radioréceptrices 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 radioréceptrices 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*<sup>1</sup>.

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

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

entière approbation. Les dispositions adoptées se résument comme suit :

Les tracés actuels sont maintenus en principe. La hauteur des nouveaux bâtiments ne pourra dépasser celle des bâtiments existants. Les transformations et reconstructions devront être exécutées en harmonie avec l'architecture ambiante.

Plusieurs raisons ont milité en faveur de la décision prise. Tout d'abord, il existe une partie importante de la population qui désire la conservation des sites historiques et du caractère général de la Haute-Ville, berceau de notre cité. Cette conservation a, d'autre part, un intérêt indéniable pour le mouvement touristique de Genève, par l'attraction qu'exercent ces vieux quartiers sur les étrangers. On constitue ainsi une sorte de « musée vivant » qui ne manque pas de charme au centre de l'agglomération urbaine.

Une autre raison qui se trouve en rapport direct avec la situation financière précaire de notre ville, c'est l'impossibilité de mener de front la reconstruction du quartier de Saint-Gervais sur la rive droite en même temps que celle de la Haute-Ville. Comme la première a été décidée officiellement, il est certes préférable de ne pas revaloriser la Haute-Ville au point de vue commercial et de prendre les mesures pour renvoyer cette opération à des temps meilleurs. Nous ne manquerons pas d'informer nos lecteurs de la réaction provoquée par cette décision dans les différents milieux de notre ville.

Ajoutons que la rue de la Rôtisserie entre l'église de la Madeleine et la Place des Trois Perdrix n'est pas comprise dans cette zone. Il est au contraire envisagé de continuer les transformations commencées il y a quelques années en reconstruisant une artère entièrement nouvelle. Un concours d'idées entre architectes suisses est prévu par les pouvoirs publics au cours de cette année.

#### A propos d'une séance du Conseil municipal de la Ville de Genève.

Au cours de la séance du 6 juillet, un certain nombre de questions d'édilité qui présentent quelque intérêt ont été discutées.

Des critiques ont été formulées contre l'aménagement de la Place Cornavin<sup>1</sup> où l'on a dépensé Fr. 170 000 pour des passages souterrains, où l'on placera deux statues de Fr. 23 000, où le futur aménagement de la plateforme de l'église de Notre-Dame coûtera Fr. 50 000, etc.

Nos magistrats doivent évidemment s'attendre à des critiques plus ou moins justifiées durant une ère d'économies comme celle que nous traversons. Il faut reconnaître que les passages souterrains de la Place Cornavin, refusés en son temps par le Département des Travaux publics, mais exécutés sur les instances de la Ville, n'ont pas l'utilité que l'on s'imaginait. Le reproche adressé à M. Braillard, d'avoir commandé sans concours préalable à M. Angst, l'auteur du Monument au Soldat au parc Mon Repos, deux statues pour décorer l'entrée de la gare, se comprendrait venant de la part des sculpteurs genevois ; mais il est curieux d'entendre les critiques partir des milieux qui ont toujours admis que l'on passe commande directe à certains privilégiés et ont refusé aux architectes genevois une loi sur les concours permettant de régler normalement les adjudications. Il faut reconnaître, à cette exception près, que le nouveau chef du Département des Travaux publics a réintroduit à Genève le système des concours, qui donne aux jeunes une chance de s'affirmer. En ce qui concerne l'aménagement de la Place de Cornavin, il eût été rationnel d'ouvrir un concours avant son établissement, il y a quelques années. Néanmoins, nous ne croyons pas que l'aménagement de la plateforme de l'église de Notre-

Dame soit inutile. Les résultats du concours<sup>1</sup> ouvert actuellement nous en donneront certainement la preuve.

Une discussion au sujet des économies et dépenses provenant de la fusion entre la Ville de Genève et les communes voisines a fait l'objet d'un vif échange d'arguments entre magistrats municipaux et cantonaux. Le chef du Département des Travaux publics a fait remarquer, avec raison croyons-nous, que la période d'adaptation et surtout la fusion incomplète provoquent des inconvénients indéniables qui s'atténueront par la suite. Des économies sérieuses ne pourront toutefois être réalisées qu'après une révision et une simplification du régime administratif actuel qui présente encore des doubles emplois, causes de perte de temps et d'argent.

Un vote du Conseil municipal met fin à la discussion entre Ville et Département des Travaux publics au sujet de la clôture<sup>2</sup> du parc Mon Repos ; il est décidé de supprimer définitivement cette dernière.

La Ville de Genève comme le Département des Travaux publics poursuivent une politique foncière très active, en procédant à l'achat de parcelles présentant pour l'aménagement futur de certains quartiers un intérêt particulier. Au cours de cette séance, l'achat d'une parcelle nécessaire à l'agrandissement de la Promenade des Crêts est décidé sans discussion. Signalons à ce propos que l'Etat, de son côté, a acheté la grande propriété Blanc qui englobe le plateau et les moraines de Carouge. On ne peut qu'applaudir à des opérations foncières aussi intelligentes.

HI.

## SOCIÉTÉS

### Société suisse des ingénieurs et des architectes.

#### Rapport de gestion

pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1933.

(Suite et fin.)<sup>3</sup>

8. Commission de la Carte fédérale. — La Commission a tenu une séance plénière, le 1<sup>er</sup> septembre 1933, la première après celle de novembre 1927 et après la séance de bureau de février 1928. M. le professeur Bäschlin a pris la présidence, en remplacement de M. Mathys, architecte, décédé en juillet 1931.

La Commission de rédaction a établi, le 29 février 1928, un questionnaire pour préciser les désirs des ingénieurs praticiens, au sujet de la carte fédérale. Cette pièce a été soumise, en avril de la même année, aux Sections et aux tiers intéressés. Puis une sous-commission étudia, en mars 1929, les réponses parvenues et en condensa le résultat sous le titre « Opinions concernant la carte fédérale ». Nous n'avons toutefois pas pu obtenir du Département militaire fédéral des échantillons de la carte projetée ; on n'en a soumis qu'à des bureaux militaires. Le Département fédéral s'en tient à l'échelle de  $\frac{1}{50\,000}$ , avec équidistances de 20 m. Les ingénieurs auraient intérêt à disposer de relevés à  $\frac{1}{5000}$ , ou éventuellement  $\frac{1}{10\,000}$ , mais il ne paraît pas possible, actuellement, d'obtenir une échelle satisfaisant ces besoins. La séance plénière put conclure des explications détaillées reçues qu'il y aurait avantage à posséder à bref délai, outre la carte militaire à  $\frac{1}{50\,000}$ , une carte plus détaillée de la Suisse, à l'échelle de  $\frac{1}{20\,000}$  ou  $\frac{1}{25\,000}$ . Diverses propositions, faites dans ce sens, permirent à la Commission de munir d'instructions, conformes à ses « Opinions », les trois collègues délégués par la SIA à la conférence de la carte, organisée, les 13 et 14 octobre 1933, à Berne, par le Département militaire fédéral.

9. Normes. — Pour faire suite aux normes approuvées par l'Assemblée des délégués du 10 juin, la Commission des normes a entrepris la révision des formulaires suivants :

N<sup>o</sup> 122 : Conditions spéciales et mode de métré pour travaux de charpenterie.

<sup>1</sup> Voir le programme de ce concours à la page 167 du *Bulletin technique* du 7 juillet 1933. *Réd.*

<sup>2</sup> Voir *Bulletin technique* du 23 juin 1934, page 154. *Réd.*

<sup>3</sup> Voir *Bulletin technique* du 4 août 1934, page 189.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 15 avril 1933, page 100, la description de cet aménagement. *Réd.*