

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 24

Artikel: Rues larges et mortes ou rues étroites et animées
Autor: Béguin, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51832>

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: 30.03.2025

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

nécessité 230 t d'aciers profilés et 1240 m³ de béton.

Mais ce sont surtout les *galeries de sondage* qui devaient guider la direction des travaux dans le choix des procédés de percement et de revêtement des nombreuses galeries.

On en pratiqua en six endroits principaux, à savoir :

1. au Kapf, au droit du coin de calcaire dont il a été question plus haut, situé au-dessus même de la chambre d'équilibre (voir fig. 4) ; le sondage révéla que l'étendue des zones de granit était suffisante pour éviter l'excavation dans la roche sédimentaire ;

2. à la fenêtre de Mittelegg, soit au milieu du puits oblique ;

3. à la fenêtre d'attaque de Rieseten, dans la partie inférieure de la « conduite forcée » (fig. 8) ; cette fenêtre a été exécutée suffisamment large pour permettre dans la suite l'introduction des blindages de la partie inférieure ; elle fut exécutée déjà en 1938 ;

4. à l'introduction du ruisseau de Rotloui dans la galerie d'amenée, ce qui permit de choisir l'emplacement le plus favorable, en raison du plissement des couches à cet endroit et après avoir reconnu la roche stable sous les éboulis du ruisseau ;

5. dans la roche de l'usine elle-même, dont on désirait connaître la qualité avant d'entreprendre les déblais considérables de la « caverne » ; la galerie de sondage fut pratiquée au niveau de la grande voûte et donna dès l'abord d'excellents résultats : quelques fissures, mais sans venues d'eau importantes ;

6. enfin les 4 fenêtres d'attaque de la galerie d'amenée, qui furent exécutées durant l'hiver 1939-40 ; elles ont toutes quatre une section libre de 3,7 m² et une pente de 5 ‰ vers l'extérieur ; leur longueur varie entre 152 m et 360 m ; la fenêtre 4 seule obligea à quelques boisages et donna lieu à une venue d'eau d'environ 50 l/s.

C'est la première fois que l'on réalisait une installation complète entièrement dans le rocher et cette conception fait honneur à ceux qui l'ont projetée. Ils ont pu, de cette manière, utiliser dans une forte proportion la résistance même de la roche et économiser des matériaux devenus rares aujourd'hui, en même temps qu'ils protégeaient les installations contre des risques venant de l'extérieur.

En comparant le *coût moyen des usines proprement dites*, la direction des travaux a trouvé que celui de la Handeck était revenu, y compris les travaux d'alentours et la voie d'accès, à 55 fr./m³ ou à 19 fr. par ch installé, tandis que la centrale d'Innertkirchen, une fois toute la puissance installée, reviendrait à 62 fr./m³ de volume construit ou à 13 fr./ch. On voit que ces chiffres demeurent parfaitement comparables entre eux.

JULES CALAME.

Rues larges et mortes ou rues étroites et animées¹

par J. BÉGUIN, architecte, à Neuchâtel.

Ce titre couvre mal ce que j'ai à vous dire ; il a l'air d'être le texte d'un prêche en faveur des ruelles étroites, en somme la négation de tout urbanisme créateur.

Votre congrès a posé et agité de grands principes ; qu'il se soit agi de balayer les obstacles que sont à nos plans les limites des propriétés privées, que vous ayez ensuite examiné quelle est la technique la mieux adaptée d'un plan d'extension ou qu'enfin vous ayez suivi M. Meili dans les grands projets de l'aménagement général du sol national², vous avez travaillé sur le plan supérieur, en définitive, à améliorer sur cette terre les conditions d'habitation des hommes ordinaires que nous sommes tous, vous et moi.

J'aimerais tenter de ramener tous ces grands principes à la mesure humaine, tenter un petit essai sur l'humanité de la rue.

Mon titre est une comparaison et un jugement. En acceptant superficiellement l'une et l'autre, si nous examinons la plupart de nos villes, nous constatons que la « bonne rue » pour le commerce n'est pas une belle avenue droite, tracée par le XIX^e siècle, mais la plupart du temps une ancienne rue, relativement étroite, tortueuse à souhait, de la vieille ville.

A Lausanne qui ne manque pas d'avenues royales c'est la rue de Bourg qui reste la préférée et la vieille rue de l'Alé est étonnement vivante.

A Berne toute la vie se concentre sous les arcades dans un cadre du moyen âge.

A Bâle en dépit de tous les efforts faits, la vieille « Rue Franche » reste la rue commerçante.

A Bienne part de la gare une superbe composition, avec des magasins modernes à profusion ; tout continue à se passer à la rue de Nidau, comme au temps des guerres de Bourgogne.

Dans la ville qui vous reçoit tout le commerce se groupe à la « Boucle », avec la rue du Seyon en plus, dans un cadre que la Renaissance a déterminé.

Le phénomène est général, à l'étranger aussi, assez général en somme pour que le fait en soi paraisse acquis.

Il est facile de dire qu'il en est ainsi parce que les hommes aiment à se sentir les coudes, que mus par l'esprit de société ils recherchent des espaces restreints pleins de vie, facile aussi de rappeler l'exiguïté de l'antique Agora et du Forum romain.

La question me paraît d'ordre plus élevé. Au-dessus de la question des rues larges et étroites plane tout le problème de l'échelle humaine, lequel n'est qu'un chapitre de l'humanité de l'architecture.

En principe tout ce qui se bâtit est de l'architecture : routes, murs, clôtures, plantations et maisons, de telle manière que l'urbanisme est une sorte d'architecture en gros. L'art grec, l'art romain dans la plupart de ses pro-

¹ Causerie donnée le 11 octobre 1942 au château de Neuchâtel au congrès des urbanistes suisses.

² Voir *Bulletin technique* du 14 novembre 1942, p. 271.

ductions, la construction du moyen âge, celles de la Renaissance à ses débuts sont marqués par le fait que qualitatif et quantitatif, intimement attachés au même objet, s'incorporent ensemble à toute production humaine.

La Renaissance a voulu, par besoin de clarté, séparer ce qui se mesure : dimensions, poids, volume, de ce qui ne peut que s'apprécier : beauté et couleur. Elle a dissocié quantitatif et qualitatif.

Cette dissociation a permis l'essor prodigieux des sciences, de l'industrie, a permis enfin le « Progrès ». Mais elle a aussi déterminé la destinée de l'art, âme sans corps, qui devient un but en soi. Esprit et matière, séparés, vont chacun leur chemin. Mais l'art ne peut s'exprimer qu'avec et dans la matière et la technique la plus matérialiste exige des esprits aiguisés et fins ; la différence pratique est si minime que deux choses fort différentes ont souvent été confondues.

En couvrant un bâtiment d'un toit de tuiles mécaniques avec les pentes exigées par les tables, mais sans s'occuper d'autre chose, le bâtiment sera hors d'eau, mais un paysage sera gâté. En couvrant ce même bâtiment d'une toiture plus étudiée dont la pente aura été pliée à l'entourage, où peut-être une rabattue aura été nécessaire, le bâtiment est aussi hors d'eau mais le site est sauvé. Quantitatif et qualitatif.

L'urbanisme étant de l'architecture, c'est plus un art qu'une science, c'est l'art total puisqu'il englobe tout.

L'homme moyen est un animal doué de raison ; de l'animal il lui reste une part d'instinct, la raison, il la cherche et se trouve souvent dans cette pénible situation d'avoir abandonné l'instinct, sans avoir encore acquis la raison.

Les fourmis, abeilles et castors bâtissent d'instinct une architecture sans beauté, mais à caractère. Tant qu'instinct et raison, matière et esprit ont vécu en bonne harmonie, maisons et cités ont eu caractère et beauté. Quand la raison domine, la maison perd en caractère ce qu'elle gagne en commodités multiples, s'affine pour devenir à la limite, une machine à habiter.

C'est ainsi que l'architecture trahit l'état d'âme des constructeurs, donne le sens des civilisations, elle est le véritable langage des peuples, document impossible à truquer et permet de prendre le pouls des décadences. La production du XIX^e siècle permet de mesurer ce que nous valons ; nous avons gagné le central, l'électricité, l'eau et le gaz, les ascenseurs, les pistolets automatiques, les mitrailleuses et les gros bombardiers, avec une somme de connaissances jamais atteinte jusqu'à ce jour, mais nous sommes spirituellement inférieurs à des gens qui se couchaient à la nuit faute de chandelles, se levaient avec le jour, voyageaient à pied et s'armaient de hallebardes.

Montaigne qui, avec son don aigu d'observation, distinguait déjà le commencement du désastre, conclut ses essais en disant : « On a beau monter sur des échasses, on n'est jamais que sur ses jambes ». Ce qui nous ramène à l'échelle humaine.

Les immeubles, des quartiers entiers, des cités vieillissent jusqu'à l'inutilité, jusqu'à la mort ; le fait est patent. Mais certains immeubles prennent de l'âge, font, il est vrai,

figure de grands-parents parmi nous, mais ne sont bigre pas morts.

Nous constatons que souvent le plus ancien fait moins vieux qu'en particulier les productions du XIX^e siècle. Les immeubles construits dans un seul but commercial ou de rapport perdent leur raison d'être si la cause tombe ; ils n'ont pas d'âme et sont mûrs pour la pioche des démolisseurs.

Des ruines qui ont une raison d'être spirituelle sont jalousement conservées ; on rase une villa 1900, mais on visite un vieux cloître. C'est que l'esprit avait pénétré la matière et s'y était attaché.

Tant qu'esprit et matière ne font qu'un, on numérote par siècle, on a des styles. La matière livrée à elle-même et aux seules spéculations de l'intelligence ne connaît plus que des modes.

Nous connaissons trop bien nos modes architecturales des cinquante dernières années : néogrecque, gothique, renaissance, puis épuisement de tout le catalogue des styles, avec en 1900 le « modern styl » naturaliste et de nos jours par réaction, la mode de la machine à habiter.

En urbanisme nous connaissons, toute proportion gardée, les mêmes modes.

Avec l'intelligence seule, on peut à la rigueur faire une bonne photographie ; l'artiste fait un portrait. Les photos de nos grand-mères font rire les enfants, les portraits pas. C'est que la photo a vieilli, alors que les portraits s'ils ont un peu d'âme, sont seulement anciens. C'est pourquoi tant de productions de la Renaissance et du XVIII^e siècle sont encore actuelles dans leur genre, alors que leurs plagats du XIX^e siècle sont désuets. Ce qui est fait avec art, prend de l'âge sans vieillir ; tout ce qui est simplement à la mode, passe avec elle, c'est-à-dire rapidement.

En art, en architecture, en urbanisme il y a quelques principes immortels et des procédés valables selon les temps et les lieux. Notre rôle est de dégager ces constantes du fatras des procédés.

Tout l'art consiste à se cramponner aux constantes, à faire œuvre qui ne date pas et à mettre à leur juste place les procédés et recettes ; les principes spirituels ont fatalement plus longue vie que des procédés matérialistes éphémères. C'est pourquoi nous numérotions par siècle les styles véritables, par décades, sinon par années, des modes, des trucs, des procédés, des recettes sans vie véritable.

Il ne peut y avoir d'art sans élément humain ; sans art nous faisons des machines, bonnes pour un temps, à amortir rapidement, parce que vieillissant vite.

Toute mode en architecture est donc une faute initiale ; l'architecture se débat dans le problème depuis 1840 ; elle est trop attachée au détail. L'urbaniste peut et doit faire mieux, il part d'un point de vue plus général, mais seulement à condition qu'il veuille bien s'élever à la dignité de l'artiste créateur. La science seule nous mène à la connaissance. La connaissance élève au droit de choisir. Il faut que l'urbaniste, après avoir appris, fasse en plus l'effort de synthèse qui est le propre de l'artiste.

Nous nous devons donc de dénoncer ce qui est mode et goût du jour, de déceler ce qui est spirituel et humain, définitivement acquis.

Ce n'est pas facile ; il faut une certaine humilité et ne pas craindre de remonter loin en arrière. Nous vivons sur un plan cadastral tracé par le moyen âge ; même si nous voulons le corriger il nous faut d'abord le comprendre. En cherchant à le comprendre véritablement nous ferons des découvertes déconcertantes, comme dans l'histoire qui nous a été mal enseignée.

Tout à l'heure, M. le professeur Bernouilli explique que pour pouvoir agir, une autorité de ville, par exemple le Conseil communal de Neuchâtel, doit être maître du terrain pour être maître du lotissement. Il faut donc lui redonner en 1942 les pouvoirs qu'avaient en 1442 les comtes de Fenis, qui remettaient à bail des parcelles de terrain, à charge aux bourgeois d'y bâtir une maison. Les notions les plus anciennes sont aujourd'hui les plus modernes.

Dans un autre domaine, absolument actuel, celui de la Défense nationale, ceci sans dévoiler aucun secret, nous constatons que les meilleures positions sont celles qu'avaient choisies au XIII^e siècle les chevaliers pillards, pour y établir leurs châteaux ; nous restons surpris de voir comment nos plus grands stratèges reprennent pour la défense de notre coin de terre, à la moderne, un dispositif analogue à celui des comtes de Fenis en 1442.

Dans le domaine de la profession, nos efforts en vue d'obtenir une protection efficace de nos titres, nous portent à rechercher des droits qu'avaient les bons artisans en plein moyen âge.

Il y a dans ces trois faits, assez éloignés les uns des autres, plus qu'une simple coïncidence.

Il y a la reconnaissance d'un élément humain persistant, abandonné de propos délibéré, par suite de bien des camouflages de la vérité, avec le progrès matériel et matérialiste.

Dans cet esprit constatons qu'il y a des rues plaisantes, pas trop larges, assez pour circuler, pas trop droites, avec des accents, des dominantes, des arrêts esthétiques et des points de vue savamment ménagés. Ces rues sont humaines.

Il y a par contre des rues mornes, perspectives sans âme fuyant vers le vide, sans arrêts esthétiques et sans dominantes, établies absolument droites en vertu de l'axiome qui veut que pour aller d'un point à un autre le plus court chemin soit la droite, et conçues avec la foi en une motorisation prochaine de l'humanité. Ces rues sont inhumaines.

La boutade du « chemin des hommes » et du « chemin des ânes » est à la mode. Personnellement je préfère le chemin des ânes ; les plus chauds partisans du chemin des hommes, réputé bien droit, choisissent au reste celui des ânes pour leurs promenades dominicales. Et pour se convaincre de l'effet démoralisant de la route droite sur l'homme, il suffit d'avoir à conduire une fois une troupe à travers le Seeland pour n'avoir plus aucun doute à ce sujet, quand un poteau télégraphique ressemblant à l'autre, longeant des peupliers désespérément semblables, les kilomètres s'allongent en proportion.

La vérité est qu'il y a malheureusement une rue pour les hommes et une rue pour les machines.

Humainement la rue doit ondoyer ; pour la machine il la faut droite. De la plus ou moins bonne solution apportée à ces conditions apparemment contradictoires dépend la réussite plus ou moins brillante. C'est le point délicat où le principe machiniste se heurte au principe simplement humain.

Nos bonnes rues sont humaines ; elles n'ont pas été tracées au hasard. Si nous ne comprenons pas toutes les raisons des courbures, des arrêts et des perspectives ménagées, rien ne nous autorise à décider que ces raisons n'existent pas et que tout est pur hasard.

L'homme moyen, qui ne comprend rien aux théories, à qui une part d'instinct laisse un certain naturel, se plaît dans des rues à son échelle.

Je connais des rues étroites qui sont mortes, des rues larges qui sont animées ; il est donc difficile d'affirmer que mon titre est exact. Ce qui est certain c'est que certaines rues sont conçues pour l'homme, d'autres pour la machine. Une rue doit débiter piétons et véhicules, sa section se calcule comme celle d'un tuyau, mais la solution du problème ne doit pas tuer la rue. Le calcul du débit est le côté absolument quantitatif du problème ; il reste toute la question qualité.

La rue vivante ne sera pas fatalement étroite ; elle aura la largeur voulue, mais elle sera humaine. Elle ne sera humaine que faite avec art.

La rue, résultant de l'unique calcul, débitant x piétons et y véhicules, conduisant à un monument d'architecture strictement fonctionnelle, bordée d'immeubles si épurés qu'ils ne sont plus que des machines à habiter, pourra être pleine de monde et ronfler de tous ses moteurs, elle sera morte et inhumaine.

Il faut que l'urbaniste prenne enfin sa place d'artiste et que dominant de son art le savant, l'ingénieur, le statisticien, l'architecte et l'économiste, il cherche simplement l'échelle ; il faut qu'en ce monde matériel, calculé, enregistré et immatriculé il se souvienne de l'homme et, tout simplement, fasse œuvre humaine.

A ce prix, la rue ainsi conçue, quelle que soit sa largeur sera vivante.

A propos de l'aérodrome de Lausanne.

Dans son numéro du 31 octobre 1942, le *Bulletin technique de la Suisse romande* a publié, sous le titre « Le plan d'extension cantonal vaudois », un article de M. Edmond Virieux, architecte de l'Etat de Vaud.

Au cours de cet article, M. l'architecte cantonal Virieux s'en prend avec une vivacité qui tient davantage de la polémique que de l'urbanisme au projet d'aérodrome prévu et arrêté à Ecublens, à la suite de longues et minutieuses études, par le Département militaire fédéral et par la Municipalité de Lausanne.

Voici, pour rétablir les choses, quelques renseignements objectifs et précis concernant cette très importante question, dont nous ne pouvons naturellement pas évoquer les aspects militaires, lesquels, on le pense bien, ne sont pas sans importance.

Aménagé il y a plus de vingt-cinq ans, sur des données qui paraissaient excellentes à l'époque, l'aérodrome de la