

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 64 (1938)
Heft: 25

Artikel: Urbanisme
Autor: Muller, Marcel-D.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49255>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.08.2025

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

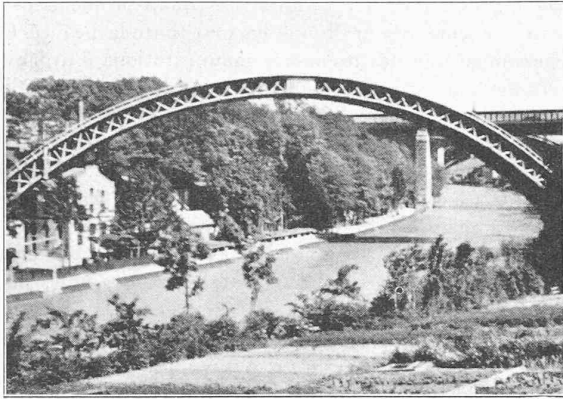


Fig. 3. — Cintre en bois, de 146 m d'ouverture, monté sans échafaudage.

pont lui-même, est constituée par une plate-forme solidaire de quatre sommiers seulement, contrairement à l'usage voulant que chaque rail soit porté par une poutre longitudinale. Les travées du viaduc sont construites alternativement comme poutres encastrées et comme poutres à deux appuis simples.

Pour se rendre indépendant des fluctuations du niveau des eaux de l'Aar et pour éviter d'avoir à toucher aux immeubles situés au droit du nouveau pont, l'entreprise chargée de la construction de la voûte, édifia un cintre en bois de 146 m d'ouverture, sans aucun appui intermédiaire, et capable de porter sans déformation importante l'anneau d'intrados, première étape de bétonnage. Ce cintre est fait de douze poutres en arc juxtaposées, à treillis, dont la hauteur entre membrures ne dépasse pas 3,60 m. A lui seul, il constitue un chef-d'œuvre en son genre. Son montage et sa mise au point ont montré avec quelles précautions doivent être projetées et construites des constructions en bois de cette importance. Il a donné toute satisfaction. (Fig. 3.)

Qu'il s'agisse de la fabrication du béton ou de sa mise en place, toutes précautions sont prises par le choix judicieux des agrégats et la « pervibration » pour obtenir un matériau excellent à haute résistance. Actuellement, le bétonnage de la voûte qui fut fait en trois étapes (intrados, poutres de liaison et extrados) est près d'être achevé. La plupart des travées du viaduc sont bétonnées. Ce n'est toutefois qu'au printemps 1941 que la nouvelle ligne sera ouverte à la circulation.

Il s'agit ici des ouvrages d'art les plus importants actuellement en construction en Suisse. Il faut féliciter la Direction générale des Chemins de fer fédéraux d'avoir adopté un projet remarquable au point de vue technique, dont les lignes architecturales s'harmonisent très heureusement avec le paysage et constituent une solution radicale, tant au point de vue exploitation ferroviaire qu'au point de vue de l'aménagement de la ville de Berne.

La Maison *Locher et Co*, de Zurich, fit l'étude et procéda au montage du cintre en bois, elle fut chargée de l'exécution générale des ouvrages avec la collaboration des Entreprises : *Hans Kästli*, *F. Ramseier et Co*. et *K. Rieser A.-G.*, à Berne.

emplacement semblable à celui de n'importe quelle maison particulière dans une rue étroite, sans aucun recul et où l'édifice demeure quasi introuvable. Le moyen âge, qui ne possédait souvent aucune doctrine en matière d'urbanisme faisait peu de cas de l'emplacement occupé par les édifices publics et les plaçait au petit bonheur, là où il y avait de la place disponible.

La conception du tracé urbain classique rayonna non seulement en France, mais également en Belgique et en Allemagne; aussi trouve-t-on dans ces pays d'excellents plans de villes, mettant l'édifice public admirablement en valeur, de sorte qu'il s'impose à la vue du visiteur. Bruxelles est à ce point de vue un exemple extrêmement intéressant où les monuments occupent toujours le « point stratégique ». Cette ville a été très bien tracée, avec un sens du monumental et de la mesure qui l'apparente à Paris. L'œuvre, commencée au XVIII^e siècle par les architectes Guimard, Barré et Zinner, sous Charles de Lorraine, gouverneur des Pays-Bas autrichiens, a été admirablement complétée au cours du XIX^e siècle, sous Léopold II.

L'Angleterre ignore le tracé classique et la seule grande perspective de Londres est le « Mall », dans l'axe de Buckingham Palace. L'absence de grandes perspectives confère à cette ville le caractère d'immense petite ville, impression que corrige seule l'intensité du trafic. Il est certain que la Cathédrale de Saint-Paul, cette église qui est la plus grande cathédrale protestante, serait bien mieux mise en valeur si le tracé l'environnant n'ignorait pas son existence. Il en est de même pour le British Museum. Le Parlement de Westminster se trouve dégagé du fait qu'il borde la Tamise. Il y a lieu de rappeler qu'il ne fut guère possible de réaliser une correction du dédale de petites rues datant du Londres du moyen âge le jour où un incendie ravagea la ville, au début du XVIII^e siècle. Les plans établis par le génial architecte Wren ne furent pas compris par les Londoniens de l'époque qui voulaient retrouver la ville telle qu'elle était avant le sinistre ! Il n'est qu'une partie infime du plan qui put être réalisée et Londres au lieu d'être dotée d'artères largement tracées, garda son caractère ancien.

Chez nous, en Suisse, tout comme ailleurs l'empirisme a présidé à la formation des villes anciennes et il faut ajouter qu'il continue le plus souvent à être le seul guide pour l'élaboration des nouveaux tracés que nécessite l'extension des villes. On a édicté, après une période de laisser-faire sous la République helvétique, des prescriptions réglementant la manière de bâtir.

Au cours du XIX^e siècle on a limité l'ordre contigu au centre des villes, prescrivant l'ordre dispersé dans la zone d

et de la navigabilité du Rhône, de la gare de la Praille, etc. Une doctrine peut de cette manière se former touchant au problème des zones urbaines, de la circulation, etc., tout comme aux questions d'urbanisme esthétique. L'évolution de la ville se fait ainsi dans le cadre du Plan d'extension, lui-même suffisamment souple pour pouvoir s'adapter aux circonstances. Une ville, et tout particulièrement nos villes suisses, n'est pas un tout statique, mais bien en perpétuelle transformation; il apparaît dès lors comme logique que ce perpétuel devenir soit observé et dirigé et non pas abandonné au hasard.

A Genève s'est posé un problème qui doit également retenir l'attention de l'urbaniste et qui est des plus délicats, car il touche à l'âme de la cité; il s'agit de l'aménagement de la Vieille Ville. Ce problème, on le rencontre un peu partout et il a été résolu diversement avec des résultats plus ou moins heureux. A Bienne, la vieille ville par ailleurs non dépourvue de charme, a été abîmée à tout jamais par une polychromie à laquelle nous avouons ne rien comprendre pour ne pas dire plus! Zurich, pour satisfaire aux exigences du dieu Circulation, sacrifie le « Münsterhof » en détruisant les immeubles qui fermaient la place et assuraient justement à ce parvis le calme qui s'ajoutait au charme qui s'en dégage. Amener la circulation en ce lieu tranquille c'est le profaner et le détruire, chose infiniment dommage pour une ville qui ne possède pas trop de places ayant du caractère.

A Genève on accorde à la Vieille Ville toute la sollicitude qu'elle mérite. Le Genevois voue un grand intérêt à la Cité et en apprécie la beauté architecturale, ce qui est une garantie pour sa conservation. C'est en ces lieux que l'âme de la ville calviniste palpita et qu'un Töpffer et un Philippe Monnier laissèrent des souvenirs littéraires qui parlent à tous les vieux Genevois. En raison du réel intérêt architectural que présente cet ensemble il est extrêmement délicat d'y toucher.

M. A. Guyonnet, architecte, a établi un projet¹ d'aménagement réalisant un assainissement des vieux quartiers tout en agissant avec tact et évitant la faute commise à Zurich et épargnant à la Vieille Ville toute circulation intense. Le projet met en valeur de belles architectures, rend la Rade visible du Bourg-de-Four et permet d'apercevoir les tours de Saint-Pierre du bas de la rue de la Fontaine devant la Madeleine. Il y a lieu de remarquer également que diverses restaurations d'immeubles anciens ont été réalisées avec un goût parfait et un choix des couleurs fait avec sûreté; nulle part on ne trouve ce caractère de faux neuf comme à Bienne, par exemple.

Le problème posé à Genève est d'un intérêt particulier et met en lumière combien vaste et divers est l'urbanisme et combien chaque ville constitue en fait un cas d'espèce. A Lausanne le cas est absolument différent, pour des raisons aussi multiples que