L'urbanisme dans une petite ville: Yverdon

Autor(en): **Muller, Marcel-D.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **65 (1939)**

Heft 25

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-50024

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

65e année — 16 décembre 1939 — N° 25

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. —

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. Imer à Genève ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Odier, architecte ; Ch. Weibel, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur cantonal ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur, à Sion.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

ANNONCES
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm :
20 centimes.
Rabais pour annonces répétées.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Fermage des annonces :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer.

SOMMAIRE : *L'urbanisme dans une petite ville : Yverdon*, par M. Marcel-D. Muller, architecte S. I. A. — *Problèmes actuels des concours d'architecture*, par M. Piccard, R. Loup, J. Perrelet et L. Stalé, architectes à Lausanne. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Nécrologie : *Jérôme Franel.* — Bibliographie. — Service de placement.

L'urbanisme dans une petite ville : Yverdon

par M. Marcel-D. MULLER, architecte S. I. A.

Il apparaît d'une façon courante, aux yeux du profane, que l'urbanisme ne puisse s'appliquer qu'à des villes d'une certaine importance, comportant de vastes projets d'ensembles, aussi beaux que ruineux pour la caisse municipale. On veut bien admettre à la rigueur que Genève démolisse le quartier du Seujet, ou de l'Evêché et que Lausanne fasse table rase des abords de la Riponne, mais on ne voit pas ce que l'urbanisme puisse avoir de commun avec les problèmes qui peuvent se poser dans une petite cité de chez nous.

L'urbanisme, qui commença sous Louis XIV à s'appliquer à l'esthétique, s'intéressa à l'hygiène et au côté social au XIXe siècle et à la circulation dès le début du XXe siècle. Limité tout d'abord dans son action à la cité, il finit par s'intéresser à la *région*, pour englober finalement l'ensemble du territoire national. C'est de cet esprit que procède le vaste projet d'urbanisme régional, s'étendant à tout le territoire de la Confédération, soumis au Conseil fédéral par la Fédération des architectes suisses (F. A. S.). Une telle étude ne se justifie déjà qu'au point de vue des voies de communication routières demandant à être adaptées aux exigences de la circulation de nos jours. Quantité d'autres questions se posent et parmi celles-ci il y a l'aménagement des petites villes.

On ne s'est jamais beaucoup occupé d'urbanisme dans notre pays et la phase de l'urbanisme esthétique est restée sans traces. Ce n'est qu'au début du XIXe siècle que nos villes établirent des règlements, dont le but était d'assurer une hygiène de l'habitation et il faut dire que dans ce domaine les résultats obtenus ne sont pas à négliger. Sans que l'on se préoccupât du tracé à proprement parler, le système consistant à créer des zones réservées à l'ordre dispersé, limitant l'ordre contigu aux centres des villes, contribua à assurer à nos cités des quartiers noyés dans la verdure. N'oublions pas que de nos jours il est de nombreux pays où l'on ne possède pas cette notion, et où la construction en ordre contigu est la règle, pour le plus grand mal du paysage ! Notre premier grand urbaniste fut Guillaume-Henri Dufour, agissant non pas en « général », mais comme ingénieur cantonal à Genève, où il réalisa un tracé dont nous avons eu ailleurs l'occasion de faire saillir les qualités. Il est un mal dont souffrent nos cités, c'est l'inaptitude de trouver des emplacements convenables aux monuments publics, constituant vraiment des solutions urbanistiques fonction d'un ensemble.

Yverdon est à ce point de vue, et nous sommes heureux de pouvoir le relever, une exception. On y trouve des tracés particulièrement intéressants, mettant les édifices en valeur et faisant bénéficier la ville de ces motifs d'intérêt. Dans une cité bien tracée, le visiteur est amené d'instinct à la « Place » et reconnaît d'emblée l'Hôtel-de-Ville ; aussi la Place Pestalozzi s'impose-t-elle de suite comme le cœur de la cité et constitue réellement le *centre civique*. Elle est entourée du Château, anciennement symbole de la puissance de Leurs Excellences, de

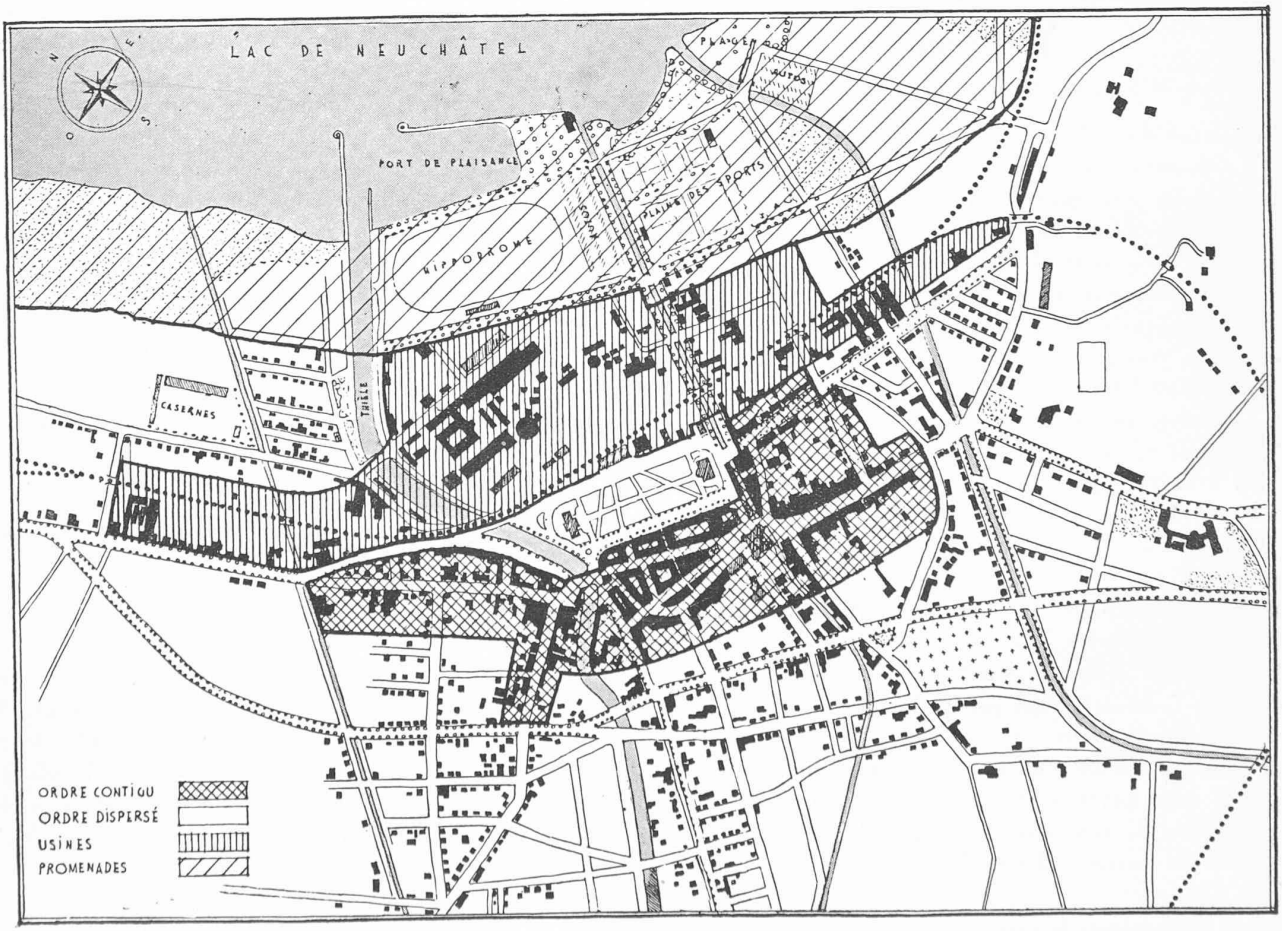
l'Hôtel de Ville, du Temple, puis d'une série de jolies façades. Ces constructions sont d'une belle ordonnance classique, en pierres d'Hauterive. L'hôtel de ville est un édifice aux lignes élégantes qui rappelle les belles architectures neuchâteloises du XVIIIe siècle. La façade du Temple est de style jésuite, peu courant chez nous. Tout cet ensemble confère à Yverdon un caractère défini.

Plusieurs artères ont leur aspect propre, ainsi la rue de la Plaine à laquelle le Château constitue un fond de tableau exceptionnel, qui fait à Yverdon une très jolie entrée. L'avenue Haldimand, tracée largement, comme cela arrive rarement chez nous, bordée d'arbres, dans l'axe du Casino, a fort belle allure grâce au fait qu'elle se trouve terminée par un édifice public. Le seul reproche que l'on pourrait lui faire, est celui que l'on fit à la Rue Royale amorcée par Ange Gabriel dans l'axe de la Place Louis XV (de la Concorde) « ...cette rue qui ne mène nulle part... » car la Madeleine n'existait pas encore. Il en est de même pour l'avenue Haldimand dont on attend, en raison de son ampleur, qu'elle vous conduise quelque part... elle ne vous conduit finalement qu'à l'Asile des Incurables... ! Cette voie aurait demandé à être incorporée dans le réseau viaire. La Place d'Armes se trouve fermée avec bonheur par le Casino d'une part et le Collège d'autre-part, bâtiments placés avantageusement.

La majeure partie des édifices publics sont bien situés, meublant agréablement la ville. On pourrait faire une réserve quant à l'Ecole Pestalozzi, passant inaperçue, cachée derrière l'Hôtel de Ville, alors qu'elle aurait intérêt à être vue en raison de son architecture.

Que dire du lac ? Car il existe ! Sur les anciennes cartes il se nomme lac d'Yverdon ; on n'oserait plus guère lui donner ce nom aujourd'hui, car le développement de la ville s'est fait en lui tournant résolument le dos. Si Lausanne et Neuchâtel allèrent à la rencontre du lac, il n'y a rien de tel à Yverdon, où le chemin de fer, en passant en tangente au nord de la ville la sépara définitivement de l'eau. Dans cette partie, entre la gare et le lac, s'établirent des usines, ateliers divers, Ateliers des Chemins de fer fédéraux, l'Usine à gaz, etc. Les bords sont restés déserts, abandonnés. On y a bien installé l'Hippodrome, le Stade, la Plage, située à l'embouchure du Buron, mais tout cela n'a pas empêcher de donner à ces parages un aspect désolé d'abandon total ; des roseaux, c'est tout !

Quelle est la situation de la ville quant à la répartition des quartiers ? Dans la vieille cité, on est frappé par la direction est-ouest que prennent les rues, évitant ainsi la bise. L'artère commerçante, est la Rue du Lac, qui va du Pont de Gleyre à la Place Pestalozzi ; la Rue du Milieu qui lui est parallèle absorbe également une partie du commerce de détail. La troisième rue parallèle et



Plan de la ville d'Yverdon. — Echelle 1 : 7000.

dont les maisons du côté sud ont de grands jardins, la Rue du Four, est la rue des Granges d'Yverdon, où l'on trouve de belles façades Renaissance de jolies demeures aristocratiques.

A l'entrée de l'Avenue Haldimand, des immeubles à appartements de 4 ou 5 étages, vont jusqu'à la Rue Saint-Roch. Cette partie n'a pas mauvaise tenue et ces constructions du siècle dernier lui confèrent un certain caractère. Au delà du Buron, vers l'Avenue des Quatre-Marronniers et l'Avenue des Bains, se trouve le quartier élégant. Les quartiers nord-ouest groupent de petites maisons d'habitation. L'Avenue de Grandson et la Rue de Neuchâtel témoignent d'une époque où une grande liberté fut laissée aux bâtisseurs, en raison de l'individualisme désordonné, semblant n'obéir à aucune règle quant à l'ordre contigu ou discontigu, qui se donne libre cours. Le quartier des Cygnes est surtout habité par une population ouvrière.

Au cours des dernières années on a vu s'élever à Yverdon trois constructions au sujet desquelles une remarque s'impose. Il s'agit d'un immeuble à appartements multiples élevé à Richemonne, d'une seconde construction qui lui est semblable et qui se trouve en bordure de l'ancienne voie C. F. F. entre la Rue de la Plaine et l'Avenue Haldimand, puis d'une troisième située à Saint-Georges. M. H. Bernouilli, architecte, connu pour ses études sur les questions d'urbanisme, s'est élevé il y a quelques années dans un article publié dans la «Schweizerische Bauzeitung» contre les constructions trop élevées que l'on a tendance à édifier à Lausanne et qui ne peuvent que nuire à l'esthétique de la ville. A fortiori pareille protestation est-elle justifiée pour Yverdon, car l'aspect de ces blocs est un véritable défi à la beauté du paysage, et rien ne saurait les justifier ! Dans une ville comme Yverdon, 4 étages est un maximum à tolérer à l'Avenue Haldimand entre le Casino et Saint-Roch et 3 étages dans la périphérie.

Sans doute a-t-on construit à Genève des maisons très élevées au Bourg-de-Four, à la Taconnerie, dans les Rues Basses, seulement ici il y avait une justification profonde. Les persécutions des protestants en France avaient provoqué l'arrivée en masse de coreligionnaires français et qu'il fallait loger à tout prix à l'intérieur des villes. Comme la ceinture des remparts de Genève ne pouvait être agrandie, on construisit dans le centre et les maisons existantes furent surélevées. Ce sont donc des causes profondes qui sont à l'origine de ce genre de constructions et plus tard vint s'ajouter le prix élevé des terrains. Toutes ces raisons n'existent pas dans les petites villes si ce n'est un désir de spéculation auquel il doit être mis une limite, dans l'intérêt de la préservation du site urbain.

Ces exemples montrent que toute ville, aussi petite soit-elle, devrait avoir son plan d'extension, qui soit un programme préétabli, dirigeant son évolution, car une cité n'est pas un tout statique, mais en perpétuel devenir ! *Ce n'est pas faire de l'urbanisme que de rectifier des bordures de trottoirs, construire des kiosques ou planter quelques arbres, mais bien d'envisager le problème de la cité comme un tout et chaque partie comme étant fonction d'un ensemble.*

Jeter les bases d'un Plan d'extension, cela signifie en réalité élaborer un plan général, fixer une doctrine ; son but est de canaliser avec toute la souplesse désirable, l'évolution de la ville. Les premiers points à préciser sont la définition des différentes zones de construction, puis des voies de traversée de la ville. Voici esquissée la division en zones; telle qu'elle pourrait se concevoir :

Zone I. — Elle engloberait les constructions en ordre contigu, c'est-à-dire en premier lieu la vieille ville. Cette dernière devant garder à tout prix son caractère de vieille cité vaudoise, la réglementation envisagerait avant toute chose la conservation des rues, du caractère de l'architecture ancienne dans ses grandes lignes, d'ensembles comme la Place Pestalozzi. Le plafond du gabarit de hauteur des constructions serait en rapport avec les édifices existants. Chaque rue, chaque place aurait à faire l'objet d'une étude spéciale, car dans la vieille ville ce ne sont que cas d'espèces.

Cette zone I aurait pour limite l'ancien tracé de la voie C. F. F., au nord-est le chemin de fer, allant jusqu'au Pont du Buron et comprenant au sud-est la Rue d'Orbe.

Zone II. — Cette zone serait réservée aux maisons en ordre dispersé avec 2 étages au maximum et une tolérance pour des maisons jumelées.

Zone III. — Ce serait la zone industrielle située en bordure de la voie C. F. F., au nord de celle-ci. Elle s'étendrait de l'Avenue de l'Hippodrome à la Gare et assurerait à ces terrains le raccordement à la voie ferrée. Si cet emplacement ne correspond pas exactement aux exigences strictes de l'urbanisme, il y a lieu de constater que nous nous trouvons en présence d'un fait, et, dit un proverbe anglais, un fait est plus important que n'importe qui, fut-il un lord-maire !

Zone IV. — Celle-ci serait celle du Lac, au delà de l'avenue de l'Hippodrome, aménagée de façon plaisante, en parc avec un point d'intérêt au bord de l'eau, un port de plaisance et un restaurant, but de promenade. Cette dernière zone pourrait devenir une partie extrêmement agréable et être un centre d'attraction offrant le plus joli spectacle aux visiteurs animant les manifestations hippiques ou autres.

Le deuxième point à envisager est celui du réseau viaire. Yverdon se trouve sur la route Sainte-Croix-Brigue, autrement dit sur une des voies allant de France en Italie, d'autre part la route Bâle-Genève y passe également. Ce sont là des voies de passage d'importance nationale et internationale. Depuis le développement de la circulation automobile, la traversée des localités est devenue un réel danger pour les habitants et un obstacle pour les automobilistes. Ce sont ces raisons qui militent en faveur du détournement du trafic qui ne s'y

arrêtera pas. La chose a été réalisée déjà à Chardonne par exemple. C'est ainsi qu'une voie de détournement par le sud ferait gagner du temps aux usagers de la route et éviterait à la Rue du Lac un trafic pour lequel elle n'a pas été conçue.

D'une façon générale, les rues ont été bien aménagées comme par exemple l'Avenue des Bains qui est très jolie, tout comme l'Avenue des Remparts. M. *Gilliard*, ingénieur de la ville, envisage la création d'un terre-plein au centre de la Rue de la Plaine avec une voie montante et une voie descendante. C'est là une excellente chose, en raison de la largeur de cette rue, et qui ne peut que contribuer à lui donner du cachet.

Au sujet des édifices publics, nous avons déjà eu l'occasion de remarquer qu'ils sont en général fort bien placés. On aurait pu faire une remarque au sujet de l'emplacement des Abattoirs, mais elle ne s'impose plus guère puisque de nouvelles installations seront édifiées dans le quartier industriel, par M. *H. Decoppet*, architecte E. P. F., assurant le raccordement au chemin de fer. La Caserne est un édifice ancien, construit en plusieurs fois et qui ne répond plus guère aux nécessités actuelles. Avec cela elle est située à un emplacement peu pratique. La construction d'un édifice moderne s'impose, situé à proximité d'une plaine d'exercice. Cette solution radicale, la seule admissible, assurerait à nos troupes du génie une seconde place d'armes équivalente à celle de Brougg ! Que dire de la gare, sinon qu'il est fort souhaitable que le jour où les C. F. F. disposeront des crédits nécessaires, ils seront bien inspirés en remplaçant l'édifice légué en son temps par la Compagnie du Jura-Simplon, par un édifice confortable et dont les quais soient à l'abri de la bise !

Il est au coin de la Place Pestalozzi et de la Rue du Casino, faisant pendant au Poste de police, un édifice classique qui n'est pas sans caractère et qui est très peu en rapport avec l'usage auquel il est affecté actuellement. Cette construction, dont l'aspect extérieur conviendrait parfaitement à un édifice officiel, abriterait avantageusement des services comme la Justice de Paix, et le Receveur de l'Etat par exemple, aujourd'hui éparpillés dans des maisons particulières, ne leur donnant pas la dignité qui devrait leur revenir. Cela contribuerait à faire de la Place Pestalozzi le *Centre civique* de la ville, tous les services officiels étant réunis. Il est de toute façon souhaitable que les services publics se trouvent dans des édifices exprimant leur destination par un caractère architectural. L'emplacement choisi doit être une manière de « point stratégique », c'est-à-dire facile à atteindre et à découvrir pour les usagers, tout en meublant la localité. Ceci semble être un lien commun et cette simple logique est méconnue le plus souvent ; combien de fois ne découvre-t-on pas un Temple — c'est le cas à Yverdon pour celui de l'Eglise libre — en bordure d'une rue quelconque, occupant l'emplacement d'une maison particulière, mais ne convenant pas pour à édifice qui doit s'affirmer, au contraire.

Pris dans son ensemble, Yverdon est une des cités vaudoises qui présente le plus d'intérêt non seulement par son tracé, mais également pour son architecture, et qui mérite de retenir l'attention. Cette petite étude n'a pas la prétention d'être une solution donnée à un problème, mais simplement un essai sur une question intéressante entre toutes.

Problèmes actuels des concours d'architecture

par M. PICCARD, R. LOUP, J. PERRELET, L. STALÉ,
architectes à Lausanne.

Etude classée en premier rang au VIIIe Concours de la Fondation Geiser [1]

Le présent travail a pour but une réforme de l'institution des concours et présente des suggestions pour l'amélioration du régulatif, dont le texte comporte des lacunes et dont l'*application* laisse en pratique beaucoup à désirer.

Nous nous proposons donc de :

I. Déterminer les raisons initiales des concours d'architecture.

II. Critiquer les principes en vigueur de l'organisation actuelle et faire des suggestions en vue d'établir par la suite un régulatif plus complet et amélioré.

III. Déterminer les droits des concurrents à l'égard du prononcé du jury.

Chapitre I. — Détermination des raisons initiales des concours d'architecture.

Un concours d'architecture a pour but de procurer au promoteur de celui-ci des idées, des plans, et un architecte pour la réalisation de la meilleure solution du problème qu'il s'est proposé de résoudre.

Le concours permettra au maître de l'ouvrage d'obtenir un grand nombre de solutions de ce problème, afin de pouvoir choisir la meilleure d'entre elles. Car il est sous-entendu que la meilleure des solutions présentées doit faire l'objet de l'exécution future.

Il convient donc de déterminer quelles sont les conditions nécessaires pour que le projet primé représente le meilleur parti possible du problème posé. Ceci dépend essentiellement de trois facteurs qui seront traités au chap. II :

a) de l'organisation du concours, p. 319 ;
b) de la participation au concours, p. 322 ;
c) de la composition du jury, p. 322.

Chapitre II. — Critique des principes en vigueur de l'organisation actuelle et suggestions en vue d'établir par la suite un régulatif plus complet et amélioré.

Dans ce chapitre, nous mettons en parallèle la critique et les suggestions, en admettant comme base l'organisation de concours dans l'ordre suivant :

[1] Le programme du *VIIIe Concours Geiser*, organisé par la Société suisse des ingénieurs et des architectes, fut donné au *Bulletin technique* du 6 mai 1939, p. 122. Le palmarès figure à notre numéro du 21 octobre 1939, p. 279. On trouvera le rapport du Jury à la page 287 du numéro du 4 novembre 1939. L'étude de MM. *Schwertz* et *Lesemann*, également classée en premier rang a été publiée dans les « Bulletins » des 18 novembre et 2 décembre 1939. (Réd.).