

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: 25

Artikel: Villes et routes
Autor: Virieux, Edm.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53273>

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: 26.01.2026

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

Villes et routes

par EDM. VIRIEUX, architecte.¹

Au milieu du siècle dernier, lors de la création des chemins de fer français, deux compagnies différentes devaient assurer la liaison de Paris à la Méditerranée.

L'une avait à construire sa ligne de la capitale jusqu'aux portes de Lyon, sa concession devait s'arrêter au nord de la ville. L'autre partait de l'opposé, des quartiers sud, pour descendre la vallée du Rhône.

Des hommes qui savaient voir au delà du moment présent affirmèrent que cette absence de liaison ne tarderait pas à nuire au réseau français et que le trafic transcontinental trouverait ailleurs des voies continues. Et ils concluaient à la nécessité de souder les deux tronçons par une voie tangentielle à Lyon.

Mais ces deux hommes clairvoyants se heurtèrent à une opposition des hôteliers, voituriers et boutiquiers, dont un mémoire, qui eut les honneurs d'une lecture à l'académie locale reflète la violence passionnée et drolatique. « La solution de continuité ou la mort ! » disait l'auteur dans sa conclusion. « Je comprends, poursuivait-il, Rostopchine brûlant Moscou pour arrêter nos légions ; j'aurais compris Napoléon brûlant Lyon et Paris pour arracher la France à la honte et aux malheurs de l'invasion, je m'incline en pareil cas devant cette loi suprême de la nécessité ; mais anéantir une ville comme Lyon, afin de fournir à quelques touristes pressés ou ennuyés le moyen de gagner une demi-heure sur un trajet de deux cents lieues, cela est impossible. J'aimerais autant, je crois, Néron brûlant Rome pour se divertir. »

On trouve dans l'histoire d'innombrables traits de cette nature. Ils expliquent pourquoi, en matière d'urbanisme, tant d'œuvres sont manquées.

Un peu partout on voit les propriétaires urbains s'opposer à une large dispersion des villes dans les campagnes environnantes, extension pourtant si aisée depuis l'invention des chemins de fer et de l'auto. Ils jugent plus fructueux de concentrer au maximum la population dans leurs immeubles. Ainsi lorsqu'on construisit le Métro de Paris, ils s'opposèrent absolument à la prolongation du réseau hors de la ligne des fortifications. Trop de familles en eussent profité pour quitter de sombres rues et aller s'installer dans des demeures plus aérées à proximité de la campagne.

Au moyen âge déjà, dans la plupart des pays, les villes s'étaient liées pour obtenir des souverains l'interdiction de créer des cités nouvelles, afin d'éviter l'ouverture de marchés concurrents. Actions déplorables qui eurent les plus fâcheuses conséquences, auxquelles nous n'avons pas encore entièrement échappé.

* * *

L'esprit conservateur et mercantile n'est pas seul responsable de tant d'insuffisance en matière d'urbanisme. Trop de techniciens manquent d'imagination ; une certaine incapacité de concevoir l'avenir différent du présent restreint singulièrement l'ampleur de leurs projets.

Pendant fort longtemps, on considéra le chemin de fer seulement comme un service de diligence plus rapide que les voitures à chevaux. Les voies furent tracées de ville à ville, au gré des intérêts locaux, à l'instar de l'ancienne route des attelages.

Ainsi un conseiller fédéral pouvait-il déclarer, il y a quel-

¹ Article paru au N° 4 de la Revue « Plan » organe officiel de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national. (Réd.)

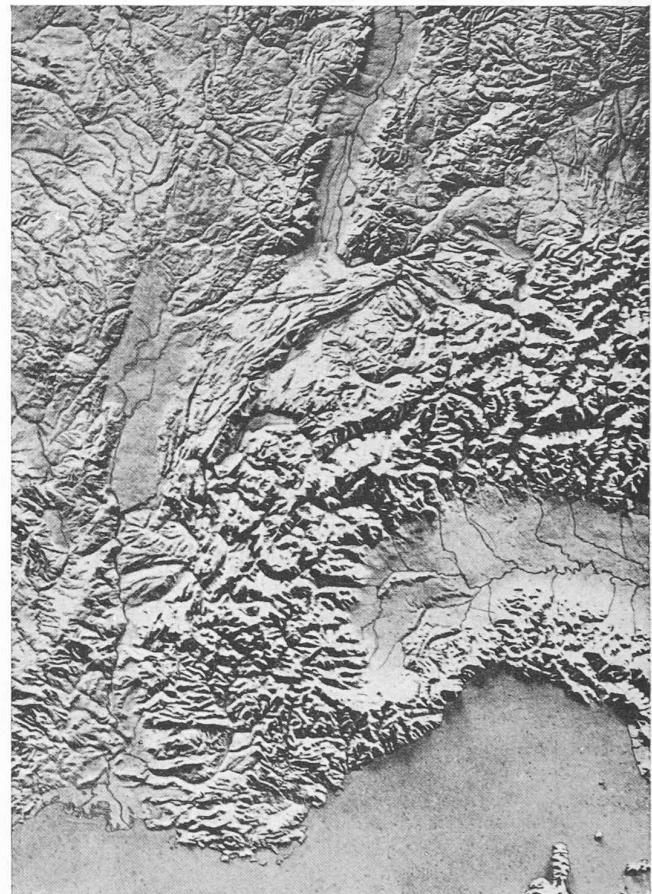


Fig. 1. — Relief de l'Europe centrale.

L'obstacle des montagnes tend à écarter la circulation de la Suisse. Le passage de la vallée du Rhône à celle du Rhin, par le territoire français, à l'ouest du Jura, est le plus aisé.

ques années déjà, que l'anémie économique dont souffrent nos chemins de fer provient en grande partie de l'absence d'un plan d'ensemble rationnel à l'origine du réseau.

Malheureusement, l'homme qui eût entrevu il y a trois quarts de siècle, l'image de la Suisse actuelle, avec ses villes et son industrie, ne s'est point trouvé.

D'ailleurs, l'aurait-on écouté ?

Car les esprits avertis, ceux qui surent imaginer l'avenir, furent rarement suivis.

Faut-il rappeler le souvenir d'Haussmann, le grand urbaniste, créateur du Paris moderne ?

Lorsque le gouvernement italien vint siéger à Rome, Haussmann fut sollicité d'établir un plan pour l'adaptation de la ville à son nouveau rôle de centre politique.

L'ancien préfet de Paris conseilla de ne pas toucher à la vieille et admirable cité des Papes, et de créer de toute pièce aux environs une spacieuse capitale moderne pour la jeune royaume italienne.

Haussmann avait deviné, au premier coup d'œil, que la modeste ville de 200 000 habitants deviendrait rapidement une vaste cité en comptant plus d'un million.

Mais son plan parut fantaisiste et ne fut pas suivi. On adapta tant bien que mal et progressivement la Rome séculaire aux besoins du moment. Bien qu'effectuée avec une certaine retenue, et le plus souvent par des hommes de goût, l'opération fut en définitive peu heureuse. Et les quelques sabres exécutées plus récemment par le régime fasciste n'arrangent en rien les choses.

Tramways ou autobus troubent de nobles rues aux austères palais, de vieilles places encombrées de véhicules modernes font aujourd'hui figure de carrefours trop étroits. D'antiques ruines dégagées s'alignent assez mal le long de boulevards macadamisés.

Le conflit qui oppose les imaginatifs, scrutant l'horizon pour découvrir dans le lointain les formes nouvelles de la civilisation, et ceux qui prétendent enserrer l'avenir dans le cadre d'aujourd'hui, est de tous les temps.

Les divers avis que suscite par exemple la mise en œuvre du grand axe de circulation routière du Rhin au Léman sont caractéristiques.

Pour acquérir une réelle importance économique, cette nouvelle voie transhelvétique doit s'intégrer dans un tracé plus vaste dont elle n'est qu'un tronçon : l'artère transcontinentale de la mer du Nord à la Méditerranée.

Il faut donc concevoir l'ensemble du projet suivant les normes utilisées partout ailleurs pour les voies de grande circulation afin d'assurer la plus entière sécurité sans restreindre la vitesse.

Ainsi de Copenhague à Marseille, l'automobiliste ne sera pas contraint d'entrer dans les innombrables villes qui s'échelonnent au long de sa route. Mais il aura faculté d'y pénétrer, comme un voyageur quitte le chemin de fer seulement dans les cités qu'il désire visiter. Celui qui prétend tout voir ne sait pas voyager.

Ces principes sont maintenant admis dans l'Europe entière. On connaît le tracé des nouvelles routes allemandes et italiennes. En France, une ville de l'importance d'Orléans, par exemple, n'hésite pas à prévoir dans son plan d'aménagement la grande route en direction de Toulouse, Bordeaux et de l'Espagne, à plusieurs kilomètres du centre de la ville actuelle (fig. 2 et 3).

Aussi ne voit-on pas sans étonnement un auteur, apparemment très convaincu de posséder la vérité, déclarer dans une

de nos revues techniques : il est faux de projeter la voie transhelvétique à distance des villes, il est juste de la conduira eu travers des cités actuelles.

Peut-être les choses ne sont-elles pas aussi simples ; tout dépend de ce qu'on prétend obtenir quant au trafic et quant à l'évolution des villes.

Dans le même ordre d'idées, il serait assez puéril de dire : il est juste de tracer une voie ferrée transalpine comme la Bernina, il est faux d'en tracer une comme le Gothard.

La première de ces lignes passe sur la montagne, permet d'admirer à loisir maints aspects pittoresques, dessert des villages, s'adapte aux circonstances locales. La seconde a été tracée sans souci du paysage, mais de manière à permettre le maximum de rapidité. Entre l'Allemagne et l'Italie, des milliers de voyageurs empruntent cette voie sans même poser le pied sur le sol suisse. Cependant les effets économiques sur les contrées traversées par la ligne du Gothard sont infiniment plus considérables que l'influence de la *Berninabahn* qui pourtant « retient le voyageur » plus longtemps sur notre sol, le force à y coucher.

On voit mal enfin, pourquoi ce qui vaut pour des villes comme Brescia, Bergame, Orléans ou Francfort, serait inapplicable à Soleure, Lausanne ou Genève.

En modifiant les tracés, vous risquez de déplacer les centres d'affaires, et de créer de nouvelles agglomérations, objecte-t-on encore.

Loin de redouter cette éventualité, on doit souvent la désirer. Car il est contraire à une saine utilisation de l'espace de circonscrire à tout priv les cités en leur lieu primitif. Il faut éviter une perpétuelle reconstruction dans des cadres étroits et désuets, qui ne correspondent plus aux exigences de l'hygiène et à l'évolution des techniques.

Chacun reconnaît qu'il est absurde d'entasser les hommes en des casernes alignées au long des rues bruyantes peu aérées, rarement ensoleillées.

L'obligation de se serrer à l'abri des murailles fortifiées n'existe plus depuis longtemps, et les récentes inventions techniques ont pratiquement supprimé les distances.

L'intérêt que peuvent avoir certains propriétaires fonciers à maintenir le monopole dont ils jouissent, en fait, dans les centres actuels, ne peut entrer en considération. Ces propriétaires ne représentent d'ailleurs qu'un infime pourcentage de la population.

Certes, la création de nouveaux tracés implique un déplacement progressif d'installations comme les garages par exemple. Mais qu'importe, lors de l'introduction des chemins de fer, l'hôtellerie leur fit tout d'abord une opposition acharnée ; puis elle prit le parti de s'adapter aux circonstances nouvelles et connut une fortune sans pareille.

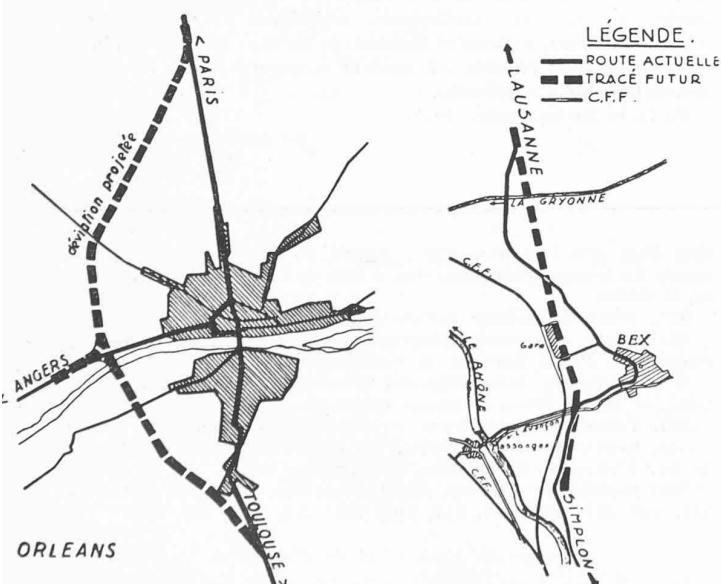


Fig. 2.
Orléans : La grande
voie interurbaine à l'extérieur
de la ville actuelle.

Fig. 3. — Route de grande
circulation aux abords d'une
localité. Tracé du service des
routes adopté pour la route
Lausanne-Simplon.

Il faut considérer enfin que les grands courants de circulation, dans l'Europe de demain, emprunteront certainement les voies les plus aisées.

Pour aller du nord au sud du continent le passage par la Suisse n'est pas obligé. De magnifiques tracés de routes d'automobiles, déjà partiellement construits, relient au delà de nos frontières de l'est, dans le Tyrol, l'Allemagne et l'Italie. A l'ouest la France projette, pour une circulation rapide, la liaison routière des vallées du Rhône et du Rhin. Si l'on n'y prend garde, la Suisse qui prétend être la plaque

tournante de l'Europe, pourrait bien devenir l'obstacle qu'on évite. Un simple coup d'œil sur un relief de l'Europe centrale permet de constater combien la topographie nous est défavorable : le Jura, les collines du Plateau et les Alpes enfin se dressent comme une série de barrières successives (fig. 1).

A ce propos, il est intéressant de rappeler l'exemple du chemin de fer. Avant 1914, les relations ferroviaires directes de Marseille à Berlin empruntaient notre territoire de Genève à Bâle. Lorsque ce trafic international reprit après 1918, il ne pénétra plus en Suisse et fut dirigé sur la ligne française, parallèle au Jura, Besançon—Belfort, dont le tracé est plus régulier.

* * *

La route doit être fonction de la voiture, du perfectionnement de ses organes, de ses possibilités de vitesse.

Ce qu'on sait déjà de l'auto de demain permet d'affirmer que nos voies actuelles, même grandement corrigées, ne seront plus à la mesure de sa puissance. Or l'expérience prouve que le conducteur délaisse assez vite les voies qui ne lui permettent pas de faire fonctionner son moteur à plein rendement.

Notons aussi que, grâce à des expériences très précises, effectuées à l'étranger, on a constaté que lorsqu'on utilise des autostrades, les économies réalisées sur l'essence et l'usure des voitures suffisent largement à renter le capital nécessaire à la construction de ces routes spéciales.

L'utilisation des chaussées ordinaires correspond donc à un gaspillage. Cela suffira à en éloigner le voyageur.

En définitive, notre grand axe de circulation sera fréquenté dans la mesure où la vitesse et la sécurité y seront assurées.

* * *

Il n'est jamais rationnel de faire survivre à tout prix un état de choses, lorsque les circonstances qui l'ont fait naître ont disparu.

Tout a changé depuis la création de notre vieux réseau routier. Les diligences ne sont plus.

La technique d'aujourd'hui impose des formules nouvelles ; il serait aussi vain de s'y opposer que de vouloir retenir un cours d'eau. Un jour vient où le courant emporte tous les obstacles qu'on a tenté de lui opposer et l'on s'aperçoit alors qu'on s'est dépensé en pure perte.

Certes, la grande masse des hommes a toujours marché

vers les temps futurs, à reculons, les yeux fixés sur le passé.

Mais lorsqu'on prétend préparer des plans pour demain, une autre attitude est de rigueur, car on ne saurait loger l'avenir dans les formes du passé.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Groupe professionnel des architectes pour les relations internationales. Section des « Réunions internationales d'architectes ».

Le comité du groupe professionnel précité nous prie de donner à nos lecteurs connaissance de la lettre suivante :

RÉUNIONS INTERNATIONALES
D'ARCHITECTES
PARIS

Monsieur le Président de la
Section suisse des R. I. A.
Société des Ingénieurs et architectes suisses
(S. I. A.)

Zurich.

Le Comité central des Réunions internationales d'architectes, réuni pour la première fois dans Paris libéré, sous la présidence de M. Auguste Perret,

s'incline douloureusement devant ses membres, morts pour la liberté, sur les champs de bataille, dans les camps et les geôles de l'opresseur,

adresse ses sentiments de profonde sympathie à ceux des membres des R. I. A. qui luttent encore pour la délivrance de leur patrie, sur les fronts de guerre ou dans la clandestinité, en Europe et dans les terres lointaines asservies par l'impérialisme nippon, ou qui attendent dans les prisons, les camps d'internement, les stalags et les oflags, l'heure proche de la délivrance,

exprime à toutes les sections R. I. A. des Nations Unies ses sentiments reconnaissants et fraternels,

remercie ses amis des pays neutres, et spécialement des sections R. I. A. de Suisse et du Portugal, de la sympathie agissante qu'ils ont témoignée au cours des années douloureuses de la guerre et de l'occupation,

espère que pourront reprendre bientôt, dans un monde enfin délivré du cauchemar de la tyrannie, de l'oppression et de la guerre, ces rapports intellectuels, artistiques et professionnels entre architectes, artistes et techniciens de tous les pays animés d'un même idéal humain, qui sont la raison d'être des Réunions internationales d'architectes.

Paris, le 20 septembre 1944.

Le secrétaire général :
P. VAGO.



ZURICH 2, Beethovenstr. 1 - Tél. 35426 - Télégr. : STSINGENIEUR ZURICH

Emplois vacants :

Section mécanique.

807. Ingénieur mécanicien ou technicien mécanicien. Bureau d'études, grande fabrique de machines. Travail instructif et intéressant. Suisse orientale.

809. Jeune technicien mécanicien. Exploitation. Petite fabrique de machines de Suisse centrale.

811. Technicien. Devis, construction. Langue française. Suisse orientale.

813. Plusieurs jeunes techniciens mécaniciens. Construction. Machines-outils. Nord-est de la Suisse.

815. Quelques techniciens. Petite mécanique. Entreprise industrielle de Suisse romande.

817. Jeune technicien ou dessinateur en chauffage. Zurich.

819. Ingénieur mécanicien. Construction ; surveillance et direc-

tion d'un grand atelier. Age : jusqu'à 35 ans. Bonnes connaissances du français indispensables, à côté de l'allemand. Nord-ouest de la Suisse.

821. Jeune dessinateur mécanicien. Suisse centrale.

823. Jeune ingénieur mécanicien, éventuellement technicien mécanicien. Petite fabrique de machines de Suisse orientale.

825. Technicien mécanicien ou dessinateur mécanicien. Petite fabrique de machines de Suisse orientale.

827. Technicien mécanicien, éventuellement dessinateur mécanicien. Construction et entretien de matériel roulant de chemin de fer. Entreprise de chemins de fer.

Sont pourvus les numéros, de 1944 : 5, 441, 477, 489, 539, 549, 551, 563, 571, 573, 587, 611, 709, 725, 737, 787, 789, 795.

Section du bâtiment et du génie civil.

1634. Technicien en bâtiment ou dessinateur en bâtiment. Détails d'exécution. Age : de 28 à 35 ans. Zurich.

1636. Technicien en bâtiment, conducteur de travaux. Bâle.

1646. Dessinateur en génie civil. Suisse centrale.

(Suite page 5 des annonces.)

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.