

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 71 (1945)
Heft: 17

Sonstiges

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>

d'eau actuellement sectionnés par ces ouvrages disparates n'en forment plus qu'un seul, à horizon illimité.

b) L'île Rousseau, dont la pointe actuelle vers le lac est conservée intacte, est allongée en aval pour recevoir le nouveau pont et augmenter la superficie de ce parc qui pourrait devenir d'un attrait unique au monde.

c) En l'île, seule la vieille tour doit être conservée. Elle sert de motif de point de départ pour la passerelle à piétons qui franchit le bras droit. L'île reste reliée pour les voitures à la place Bel-Air, mais ses dimensions seraient réduites pour mettre en valeur l'incomparable élément de beauté qu'est l'eau. Mettre fin au chaos actuel ne serait point un luxe.

Voici sommairement indiqué dans ses grandes lignes un projet qui permettrait de réadapter une ville à la circulation d'aujourd'hui et peut-être de demain. Si l'on n'y prend garde à temps, ce problème laissé sans solution peut tourner en catastrophe.

Nous affirmons au début l'interdépendance de plusieurs problèmes. Or, l'obligation de surélever les ponts pour les seuls besoins de la circulation routière, débarrasse le fleuve des entraves que sont les ponts actuels à la navigation fluviale.

Dès lors, pourquoi chercher ailleurs le passage entre lac et Rhône ?

Si l'on dispose le barrage qui retient les eaux du lac près du bâtiment d'administration des Services Industriels et les écluses sur la rive gauche, la traversée de la ville, en bateau, se fait en ligne absolument droite de ces dernières aux jetées. Il est impossible de trouver une solution meilleure, un tracé plus direct, d'une visibilité aussi parfaite.

La position du barrage est aussi celle d'une liaison routière entre le boulevard Saint-Georges et la rue de Lyon, avec deux raccourcissements dans le sens de la circulation pour la rue de Saint-Jean.

Pont, barrage, écluses, usine électrique (dans la colline, sous la chaussée), un seul et même ouvrage. Cette situation est encore favorable pour l'établissement d'une station de pompage des eaux d'égouts supprimant radicalement le refoulement actuel en périodes de hautes eaux.

Un troisième problème dont on parle moins, mais qui n'en est pas moins important et urgent est celui-ci : la régularisation des niveaux des eaux du lac. Il s'agit d'assurer au Rhône un débit suffisant et conforme aux conventions franco-suisse. Le drainage de la rade et des bras du Rhône est donc une nécessité, même si la navigation devait passer par un chemin détourné.

Ainsi l'existence du chenal navigable et la suppression des étranglements en l'île résolvent sans frais supplémentaires cet important problème technique.

Pour terminer, problème financier... comparaison !

Un pont de 40 m de largeur est estimé au cours actuel à 5 millions de francs. Possédant la même capacité, deux tunnels, l'un pour la circulation routière, l'autre pour les piétons et les cycles ascendent ensemble à environ 6 millions.

DIVERS

Du rôle de l'architecte dans la reconstruction des régions dévastées par la guerre.

L'idée des dévastations causées par la guerre évoque immédiatement et en premier lieu celle des milliers d'êtres sans abri : la destruction des habitations. Le premier mouvement spontané envers ces malheureux est de nourrir ceux qui ont faim, vêtir ceux qui sont nus, *loger ceux qui n'ont plus de foyer*.

Construire des habitations, rapidement, conformes aux règles modernes de l'hygiène, telle paraît être la tâche la plus urgente. Saisir cette occasion pour ordonner ces habitations en quartiers et en villes nouvelles, en avenues larges, aérées, où l'espace sera la dominante, telle paraît être la préoccupation d'un bon nombre d'architectes contemporains abordant cette question dans des publications chaque jour plus nombreuses. Tout cela est très bien, mais est-ce bien là la tâche réelle de l'architecte dans l'œuvre à entreprendre ? On pourrait croire par ces publications que l'architecte n'est qu'un *spécialiste de l'habitation*.

Le grand intérêt, la publicité faite au problème de l'habitation en regard des moyens modernes de construction, la possibilité de tout un chacun de faire des plans et construire, le défaut de protection du titre ont réduit l'architecte à ce rôle sous lequel il est généralement connu. Or la construction d'habitations modernes, économiques et rapidement, n'est déjà plus un problème de *composition*, essence même de l'art de l'architecte. L'industrie s'en est emparée, et l'on fabrique maintenant des maisons comme on fabrique des automobiles, des appareils de radio, en séries, sur des formules très complètes. Ce n'est plus qu'un problème de production industrielle.

La tâche de l'architecte est différente. Elle s'assimile à celle de l'inventeur. Attachée chaque fois à un cas d'espèce, le métier consiste toujours à résoudre un nouveau problème, conformément à un programme et à en donner une solution par un trait d'invention, le *parti*. A en juger par la perfection des formules qui nous sont maintenant proposées, on peut admettre que dans la recherche du logement en grande série pour les malheureux qui ont perdu leur foyer, *le rôle de l'architecte est terminé*.

Reste la question de l'esthétique, de l'ordonnance que l'on donnera à ces nouvelles villes, de la beauté, pour autant qu'on voudra bien s'en faire encore une préoccupation.

Là réapparaît alors le cas d'espèce : On ne pourra réellement s'approcher ainsi de la beauté qu'en résolvant sur place et dans chaque cas pour lui-même le problème. Tout ce qui plaît dans l'œuvre du passé est là pour nous prouver que seules les adaptations intelligentes aux conditions locales, aux matériaux du pays, aux coutumes des habitants, à la topographie, au paysage, peuvent donner naissance au *caractère* de l'habitation, élément indispensable à la beauté. Ce serait par conséquent aller au-devant de mécomptes certains que de vouloir établir les projets de reconstruction des villes sous forme de types standards, de formules omnibus prétendant s'adapter à toutes les régions. Une tâche reste là heureusement aux architectes : l'adaptation au lieu.

Cependant, ce n'est pas de cette tâche-là que nous voulons parler ici. C'est plus que cela : Rendre à l'architecte le rôle complet pour lequel il a été formé : *La Composition*.

Par la discipline spéciale de ses études, par son entraînement acquis, l'architecte est essentiellement l'homme de l'art préparé à composer. Composer, soit mettre en ordre, c'est-à-dire établir des rapports facilement perceptibles entre des éléments différents : Un tout est formé de divers facteurs. Chacun d'eux est étudié d'abord pour son propre compte. On en établit une forme aussi parfaite que possible, une solution optimum. Cependant l'on doit se rappeler dans cette conjoncture de quoi est faite cette solution optimum, afin d'être bien à même de savoir sur quoi elle pourra céder aux exigences des autres facteurs avec lesquels il faudra composer.

Car composer, c'est concilier. Et composer ici n'est pas forcément se diminuer. Il arrive tout au contraire bien souvent qu'un des facteurs de l'ensemble se trouvera mis en valeur, amélioré par le seul fait de sa liaison aux autres. Pour arriver à cela il faut évidemment bien connaître son affaire, être rompu à l'art d'ordonner les volumes dans l'espace et posséder une géniale imagination. Créer un ensemble viable, c'est choisir, c'est adopter une hiérarchie, et tout subordonner à une volonté d'ensemble : coordonner.

Cette discipline de la composition, l'architecte y a été formé pour créer d'abord des ensembles relativement restreints à l'échelle des bâtiments. Puis, passant à l'échelon au-dessus, il l'a étendue à la science nouvelle qu'on appelle l'urbanisme. Or, il est bon de comprendre maintenant qu'à notre époque d'industrialisation très poussée, le *premier pas en urbanisme, c'est l'équipement économique du pays*.

Revenant aux destructions provoquées par la guerre, on constate que c'est l'équipement économique du pays qui a été le plus visé, et certainement le plus touché.

Un voyage en pays dévasté révélerait sans doute qu'entre les ruines accumulées, de nombreux quartiers d'habitation désuets, voire des taudis, n'ont pas été touchés, et cela à notre étonnement peut-être et à notre désappointement. Il faut bien comprendre que ce n'est pas l'assainissement des vieux quartiers que cherchaient les bombardiers destructeurs. Et ce problème d'assainissement, tout urgent qu'il soit et qu'il ait toujours été, doit quand même encore céder le pas aujourd'hui à ce problème plus urgent : le rétablissement de l'équipement économique.

Or, de quoi est fait l'équipement économique d'une ville ou d'une région, de quoi était-il fait avant la guerre. C'est un ensemble d'exploitations, d'usines, de ports, de canaux, de gares, de voies ferrées et de routes de communication. Chacun de ces facteurs étant lié aux autres et travaillant avec les autres. Comment lié aux autres : par le hasard des circonstances, par les besoins surgis successivement au cours des années, *par l'empirisme*, sans vue d'ensemble.

Un jour est née une industrie, ou bien un port a été creusé, le chemin de fer est venu aussi en son temps, de nouveaux besoins sont nés par la suite et chaque fois, c'est sous la pression des nécessités qu'un nouveau pas a été fait par une solution toujours opportuniste. Cette croissance échelonnée dans le temps, aux hasards des circonstances, n'a pas pu aller sans heurts. Chaque élément, cherchant pour lui seul son meilleur espace, est entré en compétition à toute occasion avec l'élément voisin. Cela revient à dire que de la façon même dont a été créé l'équipement économique, la conciliation nécessaire entre les divers facteurs a fait défaut.

Or, c'est cela que la guerre a précisément saccagé et c'est là qu'il faut maintenant recoudre. Comment ?

A l'*empirisme*, à la construction faite de proche en proche, au gré des circonstances, il faut maintenant *substituer la composition*. Et c'est pour ce travail qu'ont été formés les

architectes, et pas seulement les ingénieurs. Tous les hommes de l'art y ont leur rôle à jouer.

Nous pouvons prendre ici comme schéma de plan de travail le processus proposé chez nous pour l'établissement du plan d'aménagement national.

D'abors, la *planification simple* (Horizontalplanung). Pour chacune des branches économiques, par exemple l'équipement en usines électriques, établissement du plan optimum d'ensemble pour la région intéressée selon l'ampleur acquise jusqu'avant la destruction et avec une marge de prévoyance pour l'avenir. Voilà la tâche de l'ingénieur, en tant que spécialiste de la dite branche économique, et où il apportera toute sa science, le savoir encyclopédique étendu. La planification simple sera aussi la tâche de l'architecte dans le domaine de l'habitation, abordé pour lui-même.

Mais une fois le projet optimum établi pour chaque facteur, ces projets devront être conciliés entre eux. C'est le stade de la *planification complexe* (Vertikalplanung) et c'est là qu'intervient alors le rôle de l'architecte pour *coordonner*.

Il est bien entendu que les hommes de l'art qui auront à aborder cette partie du problème ne peuvent être que ceux qui y auront été préparés par l'étendue de leurs études et surtout leur faculté d'assimiler et de connaître à fond les solutions données en planification simple par les ingénieurs eux-mêmes. On ne peut appeler à un semblable travail de synthèse les techniciens qui, sous l'appellation d'architectes, ne sont que des spécialistes de l'habitation.

Mettant alors à profit leur imagination, leur génie, ils seront à même de proposer des solutions d'ensemble coordonnées, économiques, où chaque facteur y trouvera son compte encore mieux que s'il était isolé, et, en fin de compte, *les plus belles solutions*. Car il faut affirmer ici autant qu'à l'échelle inférieure, la compénétration de l'Art et de la Technique. Les exigences sévères de chaque facteur de l'équipement pris pour lui-même auront obligé le compositeur, ici comme à l'échelle d'un bâtiment, de prendre un *parti* quant à la composition d'ensemble et c'est par ce parti que l'unité sera créée dans le juste équilibre de chaque chose, et par là, la beauté.

Avant la guerre, par l'équipement économique créé pas à pas, s'échelonnant dans le temps, des capitaux considérables ont été investis. Des erreurs ont été commises, qui coûtent chaque année de grosses sommes. Les destructions très étendues donnent l'occasion de reprendre pour chaque région le problème à la base, sur un programme d'ensemble, mûri par l'expérience, avec tout l'avantage de procéder d'un seul jet.

Dans un même espace, avec des moyens bien moindres, le compositeur pourra arriver à remettre sur pied un ensemble, un outillage donnant un résultat au moins égal à celui d'avant la destruction et nécessitant des capitaux d'investissement bien moindres. Et une grande économie, au sens le plus restreint, en résultera ainsi.

Il faut souhaiter que les autorités responsables comprennent dans tout lieu le rôle qu'elles peuvent attendre de la collaboration ainsi esquissée entre l'ingénieur et l'architecte, et qu'elles comprennent surtout qu'en équipement économique, reconstruction ne veut pas dire rétablissement de chaque facteur de l'ensemble tel qu'il était auparavant, mais refonte du problème, conformément aux expériences du passé, regroupement, interpénétration, selon un programme rajeuni pour lequel il faut demander l'aide du spécialiste de la composition : l'architecte.

15 juillet 1945.

J.-J. DÉRIAZ, arch. S. I. A.