

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 6 (1949)

**Heft:** 6

**Artikel:** Esquisse d'un projet d'aménagement de La Chaux-de-Fonds

**Autor:** Mueller, Marcel-D. / Biéri, Hans

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783439>

### 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:** 22.02.2026

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



Fig. 1. Partie d'une vue aérienne de La Chaux-de-Fonds montre son tracé en damier.

Marcel-D. Mueller et Hans Biéri

## Esquisse d'un projet d'aménagement de La Chaux-de-Fonds

Le plan de La Chaux-de-Fonds est parmi ceux des villes suisses, celui que se distingue de la façon la plus caractéristique. Son tracé en damier trahit qu'il n'est pas le produit de l'empirisme, comme c'est généralement le cas, mais au contraire la matérialisation d'une idée. C'est la recherche d'une solution donnée à un problème précis, que pose la présence de cette ville de plus de trente mille habitants à 1000 m d'altitude, au cœur du Jura neuchâtelois.

En 1794 le village horloger de La Chaux-de-Fonds, situé à la croisée des routes Neuchâtel-Biaufond et Moutier-Le Locle, est la proie des flammes. L'acte de solidarité qui se manifeste sur tout le territoire de la Confédération sous la forme d'une souscription en faveur des sinistrés, permet d'envisager sa reconstruction. Or ici on est surpris de constater

que l'édilité envisage non pas de relever tout simplement les maisons ruinées, comme cela se fait encore aujourd'hui dans certains pays, mais songe au contraire de profiter de la circonstance pour aménager son plan d'alignement. Le fait mérite d'être relevé, car c'est là le premier acte d'urbanisme qui ait été posé en Suisse!

Le but poursuivi est non seulement de réaliser un tracé de plan qui fut clair et ordonné, mais qui permette de disposer les maisons de telle sorte qu'elles reçoivent un maximum d'ensoleillement, et soient en même temps exposées le moins défavorablement au vent froid, la bise. Il semble que ce soit l'architecte Perret-Gentil, l'auteur du plan de reconstruction du Grand-Temple, qui ait inspiré l'agencement général nouveau. Le principe se caractérise par un étagement des maisons à flanc de coteau, sur le versant sud-est de Pouillerel, sommité de 1276 m d'altitude. Ainsi égrenées, les constructions offrent leur grande façade au soleil, et le pignon à pan coupé de la maison jurassienne, à la bise. Par ailleurs, l'espacement des rues est calculé

de telle sorte, que l'incidence des rayons de soleil leur permette de frapper la façade de la maison de la rangée supérieure. On ne saurait imaginer disposition plus ingénieuse!

Grâce à l'esprit d'entreprise des habitants, qui montrèrent des qualités exceptionnelles dans l'industrie implantée par Daniel Jeanrichard, le village prit rapidement de l'extension, lorsque qu'après les guerres napoléoniennes le calme revint, et que la Suisse entra dans la période de l'industrialisation. Dans la deuxième décennie du XX<sup>e</sup> siècle l'agglomération atteint 40 000 habitants. Le système amorcé au début du siècle dernier, est continué, les rues s'étageant au flanc de la montagne, dans la direction des Eplatures. Le village devenant ville, il faut édifier des bâtiments publics; or il en est plusieurs qui sont fort bien placés, étant imbriqués dans le plan général d'une façon qui en fait de réelles solutions urbanistiques. C'est le cas notamment pour le Temple allemand, de la paroisse suisse-alémanique, axé sur la rue Jaquet-Droz, puis les Collèges primaires qui terminent respectivement les rues de l'Avenir et des Prés, pendant que le Gymnase forme de son côté un fond de tableau pour la rue Jean-Pierre-Droz.

Il semble qu'à un moment donné il y ait eu de l'incertitude dans la ligne tracée de la politique urbanistique de la cité. C'est ainsi que nous trouvons une série de constructions officielles placées au petit-bonheur, à des emplacements convenant tout au plus pour des immeubles locatifs. C'est le cas pour le Théâtre, la Préfecture, le Technicum, le temple de l'Abeille, le Temple indépendant, qui passent inaperçus, en raison de leur implantation défectueuse. Même le Musée des Beaux-Arts (œuvre de Charles l'Eplattenier, qui fut architecte et eut comme stagiaire Le Corbusier-Jeanneret, avant de se livrer à la peinture et à la sculpture) est placé d'une façon qui le rend invisible pour l'étranger qui visite la ville. Sans doute, l'architecte a-t-il, dans le

but louable de tirer le meilleur parti possible du terrain axé le motif principal sur la rue du Casino, mais la faute n'en subsiste pas moins. C'est ensuite la Poste, qui si elle est bien placée par rapport à la rue Léopold-Robert, ne tient aucun compte de l'existence de la place de la Gare. Sans doute les C. F. F. ont-ils fort bien fait en plaçant la nouvelle gare dans l'axe de la rue de l'Abeille, en revanche, on peut regretter que les abords n'aient pas été l'objet d'une étude en vue de créer un ensemble, comme à Aarau, Bienne ou Genève, où l'on trouve de fort belles places de la Gare.

L'application mathématique du système en damier procure aux habitations les avantages relevés plus haut, en revanche on a créé de la sorte une ville monotone, dont toutes les rues et maisons se ressemblent et qui effraie au premier abord le visiteur. Sans doute y a-t-il une faille, qui est un élément d'art urbain de premier ordre, soit ce boulevard qui constitue l'épine dorsale de la cité; appelé improprement d'ailleurs «rue» Léopold-Robert. Cette voie qui a grande allure, et qui fait songer au Cours Jean-Jaurès à Grenoble, n'a pas son pareil en Suisse. Sans doute on trouve quelques jardins publics, mais en nombre insuffisant, et rares sont les rues bordées d'arbres, apportant un peu de gaieté et de variété. Les places sont rares, sinon inexistantes. La place de la Gare est un terrain vague, et il est incompréhensible qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un aménagement.

\*

S'il est vrai, comme l'a dit Marcel Poëte, le grand historien de l'évolution des villes, que la voie de passage vivifie la cité, on peut se demander quel sera l'avenir de La Chaux-de-Fonds. Il n'est en effet aucune ville suisse de cette importance, liée de plus à une région industrielle, aussi mal pourvue de moyens de communication modernes, que notre métropole horlogère, aussi surprenant que cela paraisse. Il semble que c'est là une question qui n'ait

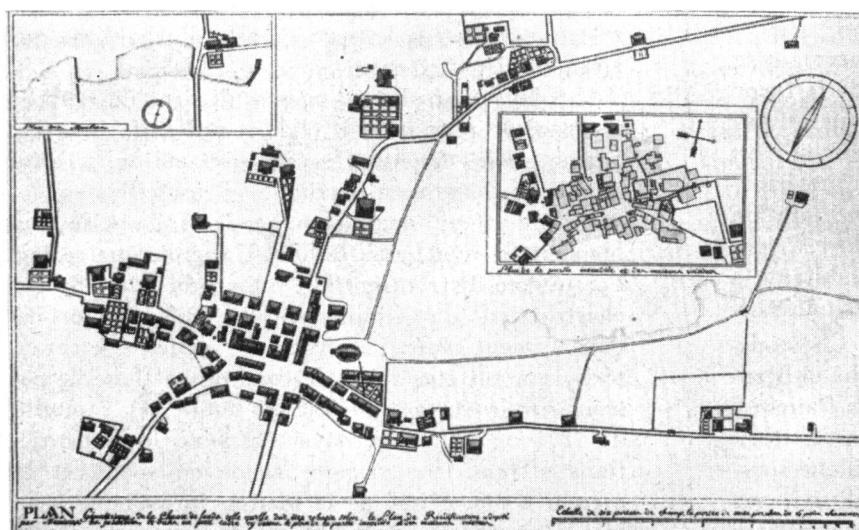


Fig. 2. Plan de reconstruction après le grand incendie de 1794.

préoccupé personne jusqu'ici. Cette ville, située au lieu géométrique du Jura, avec ses routes qui rayonnent vers Neuchâtel, Bienne, Bâle, la Franche-Comté, l'Alsace, reste bien située géographiquement, malgré son altitude. Vers 1820, le colonel Guison, chef du génie, se plaignait de l'insuffisance du réseau routier de la Confédération, or on pourrait répéter la même chose si l'on considère aujourd'hui certaines routes du Jura! Que penser en effet de la liaison La Chaux-de-Fonds—Neuchâtel, par le col de la Vue des Alpes, qui a 1285 m d'altitude, ce qui signifie qu'il n'est pas praticable pendant toute une partie de l'année! On peut dire que le réseau routier est resté ce qu'il était au XIX<sup>e</sup> siècle, du temps de la circulation hippomobile, et n'a subi aucune adaptation aux nécessités présentes.

L'examen du réseau ferroviaire révèle une situation qui n'est guère meilleure. En effet, il n'a pas subi d'amélioration sérieuse depuis sa construction par la Compagnie du Jura Industriel au siècle dernier. L'électrification étant une mesure générale appliquée au réseau des C. F. F., il en a bénéficié, mais c'est l'unique amélioration apportée depuis que la Jura-Simplon a cessé d'exister. Sur la ligne de Neuchâtel on trouve toujours la gare à rebroussement de Chambrelen, qui nécessite des manœuvres de changement de locomotive qui font perdre un temps précieux, en raison de la survie de ce système archaïque. Quant à l'horaire des trains, il se révèle déplorable. En effet, on ne trouve en général à l'arrivée des directs de Genève et de Zurich que des trains omnibus pour atteindre la Montagne neu-châteloise avec ses deux villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Le train qui fait le trajet Berne—La Chaux-de-Fonds via Bienne, est également un omnibus. Il y a évidemment là des insuffisances flagrantes, et la chose est d'autant plus étonnante, qu'il s'agit de la région où se trouve localisée l'industrie horlogère, qui a pourtant une importance considérable dans l'économie nationale!

En dehors des lignes à voie normale, il y a encore celles des chemins de fer routiers, assurant le service vers Les Ponts-de-Martel d'une part, Saignelégier et Glovelier d'autre part. Il y a longtemps déjà que ce réseau à voie étroite ne répond plus à ce que l'on est en droit d'attendre à l'époque actuelle en fait de moyens de communication. De nombreuses critiques ont d'ailleurs été formulées sur l'insuffisance de cette exploitation, soit dans le canton de Neuchâtel, soit dans le Jura bernois. Le matériel de traction à vapeur est démodé, et le matériel roulant est suranné.

\*

Si l'on examine la ville d'un œil critique, on est frappé par un état de chose que l'on relève sans doute dans bien de nos villes, mais qui apparaît d'une façon plus flagrante à La Chaux-de-Fonds. En effet, le fait que le règlement touchant aux choses de l'urbanisme n'ait été en réalité qu'un plan d'alignement, il se fait qu'il ait pu se produire sur tout le territoire communal un mélange étonnant de toutes sortes de constructions. C'est la juxtaposition de la maison d'habitation, de l'immeuble locatif, de la fabrique, du chantier, etc.; avec tous les inconvé-



Fig. 3. Rue Léopold-Robert; à l'avant-plan statue du peintre par le sculpteur Perrin.

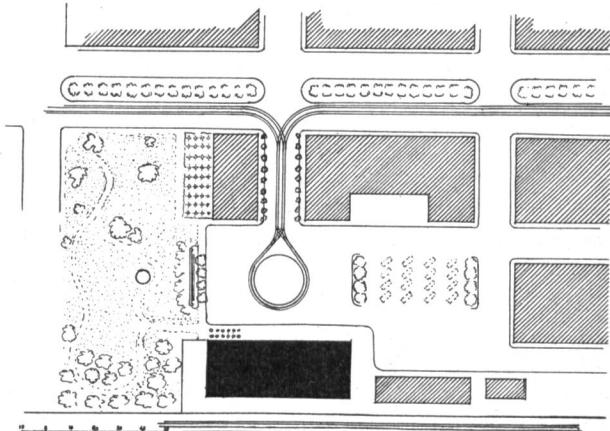


Fig. 4. Projet d'aménagement de la Gare.  
(Marcel D. Mueller & Hans Biéri, architectes.)

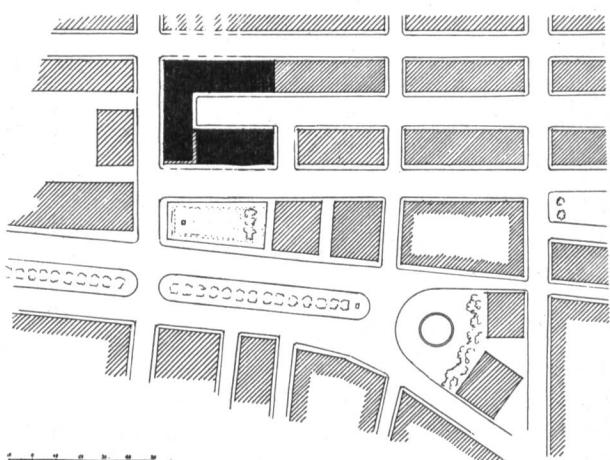


Fig. 5. Projet d'implantation d'un nouvel Hôtel communal.  
(Marcel D. Mueller & Hans Biéri, architectes.)

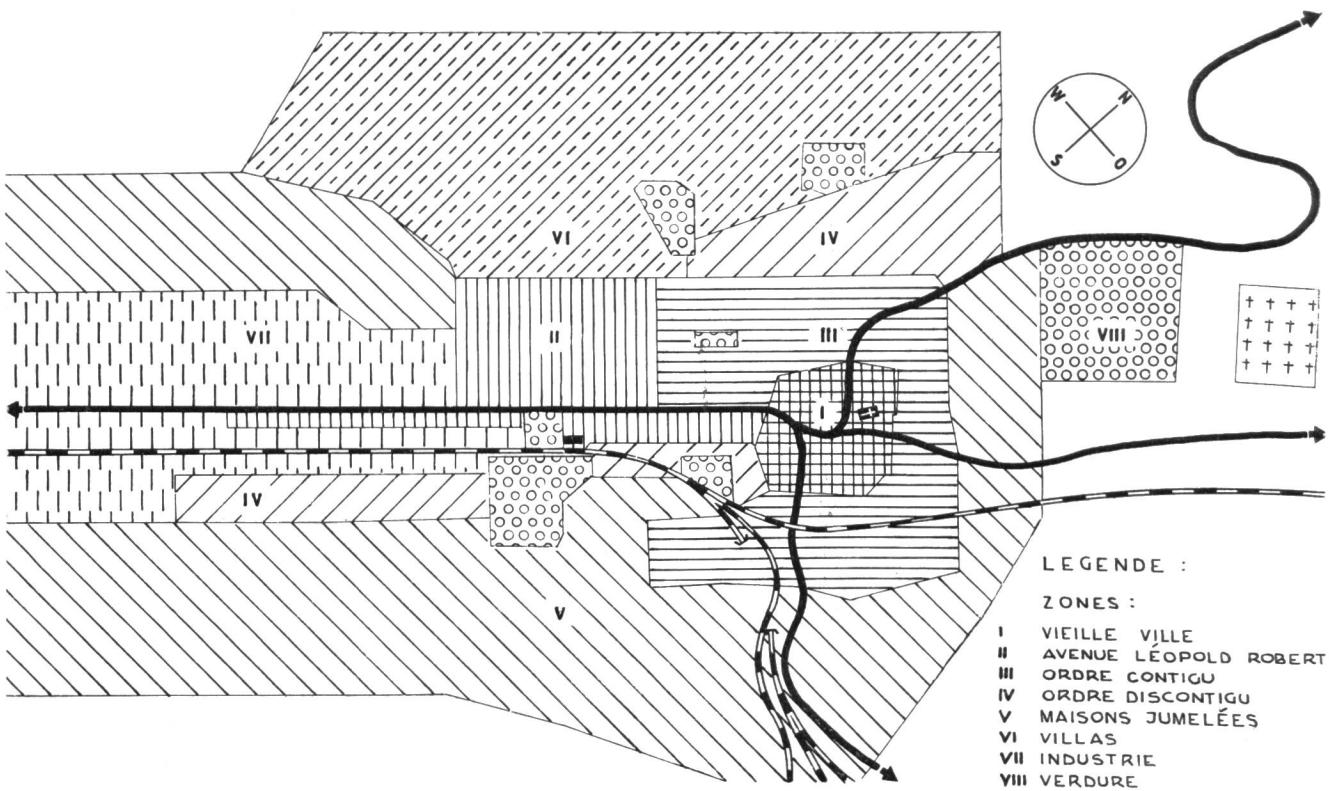


Fig. 6. Projet de zones de construction.  
(Marcel D. Mueller & Hans Biéri, architectes)

nients qu'un tel état de chose comporte. Les fabriques sont en outre éparpillées aux quatre coins de la ville.

Une chose frappe le visiteur, c'est l'état d'entretien défectueux de la propriété bâtie, voire même de la voirie, si l'on fait une comparaison avec une autre ville suisse, Lausanne par exemple. De même les édifices publics sont vétustes, et on ne rencontre pas d'écoles ou de services publics installés dans des bâtiments dernier cri. Ce sont autant de signes qui rappellent les terribles crises de l'industrie unique, l'horlogerie, qui amenèrent la ruine et l'exode. Aucun propriétaire en puissance ne se sent tenté d'édifier des maisons locatives dans une telle ville. Celui qui, arrivé à fin de carrière désire se retirer, préférera à La Chaux-de-Fonds une localité des bords du lac pour y bâtrir sa villa. La conséquence de cet état de chose, est que c'est la ville de La Chaux-de-Fonds qui se voit obligée de bâtrir des immeubles locatifs, pour combattre la crise du logement.

\*

Pour résumer ce tour d'horizon rapide, il convient de dire que La Chaux-de-Fonds représente parmi les villes suisses un cas très précis, qui demande à être étudié. Ce cas n'intéresse pas uniquement la ville, mais en fait toute la région de la Montagne neuchâteloise. Nous tenterons de voir quelles pourraient être les solutions à apporter aux problèmes qui se posent.

#### *Schéma d'un programme d'aménagement*

Sans pouvoir entrer ici dans le détail d'un plan d'aménagement, nous nous contenterons d'esquisser certains aspects du problème posé.

Il est indubitable que si l'on désire garder à La Chaux-de-Fonds son caractère de ville industrielle, il est indispensable de lui assurer des moyens de communications qui soient à la mesure de ses besoins, ce qui est loin d'être le cas actuellement, comme nous l'avons vu. Une des toutes premières choses à envisager, est le percement du tunnel routier sous le col de la Vue des Alpes, permettant d'une part de gagner plus rapidement Neuchâtel, et d'autre part d'utiliser cette route en hiver. L'exécution de cet ouvrage mettra toute la région de la Montagne neuchâteloise en communication aisée avec le reste de la Suisse.

Le problème ferroviaire appelle lui aussi une solution urgente, mais ici on ne peut songer à une opération radicale comme pour la route, car un tunnel en boucle à Chambrelen serait une proposition trop couteuse. Elle n'est d'ailleurs pas nécessaire, car les méthodes de traction modernes permettent de s'en passer. Le remplacement des rames antiques utilisées actuellement par des automotrices, voire des trains-légers à doubles commandes et réversibles, permettrait de réduire la durée de l'arrêt de Chambrelen à ce qu'il est dans une gare de passage. Le reste est une question d'étude de l'horaire, à concevoir de manière à ce qu'une automotrice rapide

corresponde à chaque arrivée et départ d'un grand direct en gare de Neuchâtel. La ligne Berne—La Chaux-de-Fonds serait également à améliorer, tant au point de vue du matériel que de l'horaire.

La question des chemins de fer routiers du Jura a été soulevée notamment à l'occasion des revendications du Jura bernois, et différentes solutions ont été proposées, dont celle du remplacement de ces chemins de fer par des lignes d'autobus, voire de trolleybus. L'idée paraît séduisante à première vue, cependant il nous semble qu'il est un aspect de la question qui ne doit pas être perdue de vue. Pendant la dernière guerre nous avons vu nos lignes utilisant des pneumatiques, ou étant à traction à la benzine ou au mazout, devoir réduire fortement leur trafic, et dans certains cas il fut même supprimé. On peut se demander s'il ne convient pas de tenir compte de l'importance de ces lignes au cours d'une occupation de frontière, et de l'utilité d'une ligne électrifiée.

Il reste, dans le domaine des communications, celui de l'aviation. Ici il semble tout indiqué de

concevoir l'aménagement d'un aérodrome entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle, servant aux deux villes, les mettant en liaison avec les aéroports de Cointrin et de Kloten.

\*

Si l'on considère maintenant le plan urbain sous son aspect plastique, on est frappé de la nécessité impérieuse d'une délimitation de zones de constructions, qui soient plus qu'un simple plan d'alignement, qui pouvait suffire il y a un siècle mais non plus de nos jours. Cette organisation du territoire urbain pourrait se concevoir de la manière suivante:

1° *Vieille ville.* Cette zone aurait pour objet de sauvegarder le caractère architectural typiquement jurassien de la partie historique entre le Grand-Temple et l'Hôtel de Ville. Une certaine hauteur des constructions demande à être maintenue, afin de garder l'échelle des rues. Il y a enfin certaines constructions qui demandent à être préservées en raison de leur intérêt architectural, tout comme certaines échappées ou perspectives.

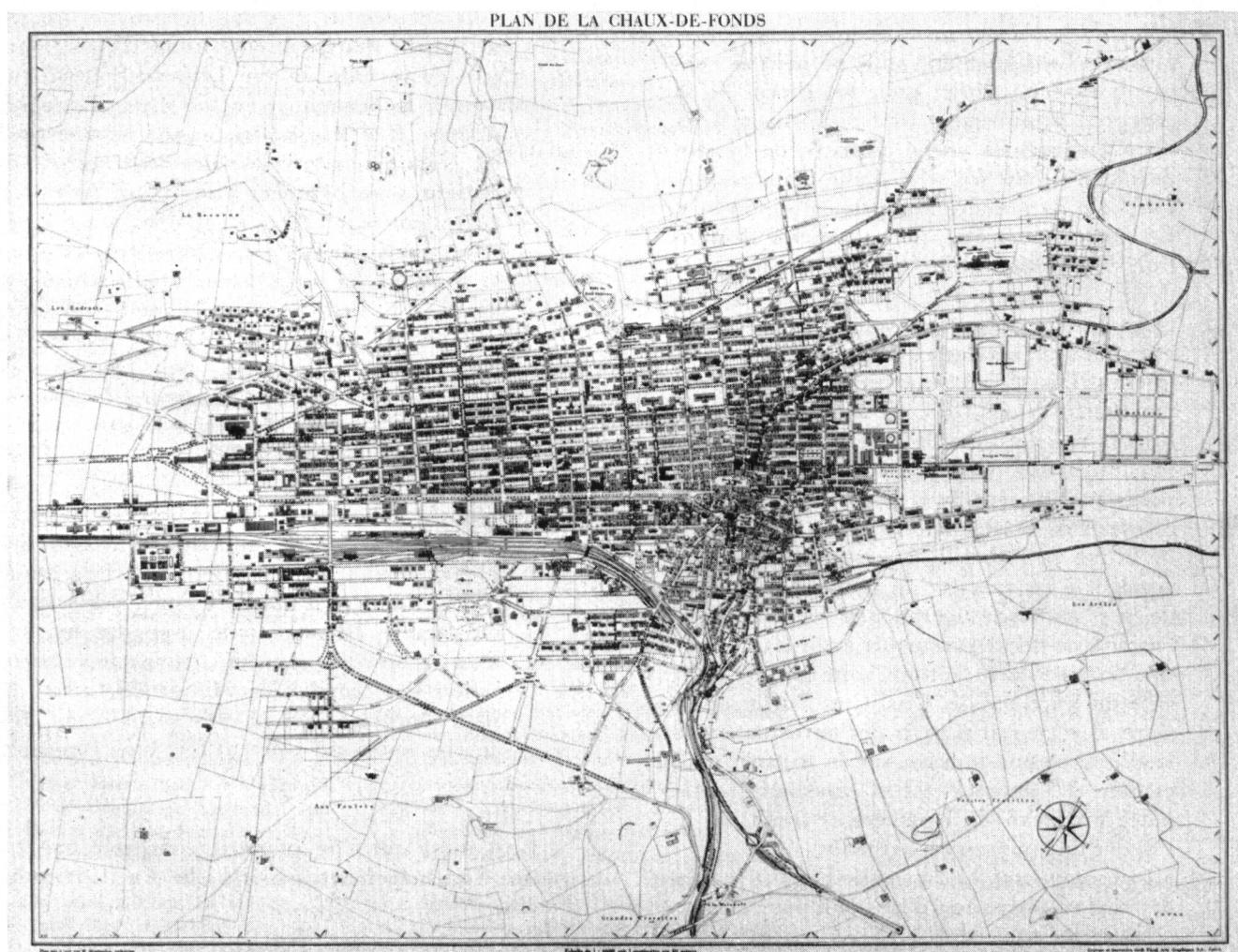


Fig. 7. Projet de différentiation des rues par la création d'avenues accentuant les voies importantes.  
(Marcel D. Mueller & Hans Biéri, architectes.)

2° *Rue Léopold-Robert.* Une remarque concernant sa dénomination, qui est impropre. La langue française possède une infinité de termes nuancés pour désigner les voies urbaines. Ici c'est le nom de «cours» ou de «boulevard», qui s'indique. Cette artère est remarquable, aussi demande-t-elle à posséder un gabarit longitudinal, rendant impossible à l'avenir l'érection d'immeubles nettement déplacés à La Chaux-de-Fonds, comme il y en a quelques-uns près de la gare. La perspective de fond, se terminant par la fontaine monumentale, les deux maisons jurassiennes entre lesquelles on aperçoit la tour du Grand-Temple est un aspect typique à sauvegarder. Ce fut une erreur majeure d'avoir voulu à un moment donné y placer un nouvel hôtel de ville, car on ne détruit pas les aspects typiques d'une ville.

3° *Secteur construit en ordre contigu.* Ici les gabarits de hauteur doivent être déterminés pour chaque tronçon de rue, et faire l'objet d'une étude de détail.

4° *Secteur construit en ordre discontigu, avec immeubles à étages multiples.*

5° *Secteur construit en ordre discontigu à deux étages.*

6° *Secteur des villas.*

7° *Secteur industriel.*

8° *Verdure.*

9° *Aménagements de quartiers:*

a) *Place de la Gare.* Un programme d'aménagement de La Chaux-de-Fonds ne peut se concevoir sans un projet pour les abords de la gare, qui actuellement font plus songer à un terrain vague. La partie qui précède la gare demande à être délimité d'une manière précise, afin de prendre une proportion définie. Ce résultat peut être atteint par une disposition de plantation d'arbres, isolant la partie devant l'ancienne gare actuellement le bâtiment des Douanes, transformée en parc pour automobiles. Un terre-plein circulaire marquerait l'axe, fixé transversalement par le monument Numa-Droz. Il convient d'équilibrer la rue de l'Abeille axée sur la gare, par la construction d'un immeuble faisant contre-poids au bâtiment de la poste. Cet immeuble recevrait en bordure de la place, tout comme de la rue de l'Abeille, des magasins qui donneraient à ce quartier de la vie. En bordure de la place on trouverait pâtisserie, café-restaurant, ce dernier pourrait avoir d'une part une terrasse sur le trottoir, voire un jardin du côté du parc public. Quant au Buffet de la Gare, il gagnerait à avoir des ouvertures vers la place, et une terrasse sur le trottoir, tout comme à Lausanne. Ainsi aménagée, cette place prendrait du caractère et ferait sur le visiteur une impression agréable.

b) *Hôtel communal.* La Chaux-de-Fonds a besoin depuis fort longtemps d'un hôtel pour abriter

ses différents services, l'Hôtel de Ville historique ne suffisant plus depuis la fin du siècle dernier. Un projet a vu le jour envisageant comme emplacement d'un hôtel de ville une disposition analogue à celle qui est excellente au Locle, mais qui serait en revanche désastreuse à La Chaux-de-Fonds, comme nous l'avons montré plus haut. L'emplacement indiqué serait le coin de la rue Jean-Pierre-Droz et la rue du Marché prolongée, avec un dégagement vers la rue Léopold-Robert et l'aménagement d'un square permettant la vue de l'édifice municipal.

c) *Réseau viaire.* Le très grave reproche que l'on peut faire à La Chaux-de-Fonds, est la monotonie de ses rues qui se ressemblent toutes. Ceci provient de ce que le tracé en damier ait été réalisé sans tenir compte du fait qu'il convenait à concevoir une hiérarchie des valeurs dans les différentes rues. Il y avait lieu d'accentuer celles qui ont une importance plus grande, et c'est pour réaliser cette impression que l'urbanisme et surtout l'art urbain français a prévu une gamme nuancée de voies, qui sont des rues, avenues, promenades, cours, boulevards, etc. On peut donc d'une part avec une dénomination appropriée, et dans le cas présent grâce à des plantations d'arbres remédier à l'absence de différenciation actuelle. Il y a une dominante qui est nettement marquée, constituant l'épine dorsale de la ville, la rue Léopold-Robert, qui devrait se dénommer en fait *Cours Léopold-Robert*. Il y aurait lieu ensuite d'accentuer un certain nombre de voies adjacentes conduisant à un bâtiment public, qui devraient être plantées d'arbres et se dénommer «avenues» comme la rue Jean-Pierre-Droz axée sur le Gymnase, la rue Docteur Coullery menant au Parc du Petit-Château, la rue de l'Avenir, axée sur le Collège de l'Abeille, la rue des Armes-Réunies menant au Temple de l'Abeille, l'avenue des Aviateurs, la rue du Casino axée sur le Musée des Beaux-Arts. Ce sont ensuite les rues du Progrès et Numa-Droz assurant des liaisons horizontales, la rue de la Charrrière menant au Collège de la Charrrière et au quartier des hôpitaux, l'avenue des Fleurs menant au Cimetière, etc. Une étude d'ensemble conçu dans cet esprit permettrait de rompre la monotonie avec des moyens simples, assurant en même temps une augmentation des frondaisons. Il est des arbres à petit feuillage comme des sorbiers ou des acacias nains qui peuvent fort bien convenir.

\*

C'est ainsi que l'on pourrait concevoir une esquisse d'aménagement général de La Chaux-de-Fonds.