

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 18

Artikel: L'urbanisme contemporain en France
Autor: Mueller-Rosselet, Marcel D.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53940>

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: 08.08.2025

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

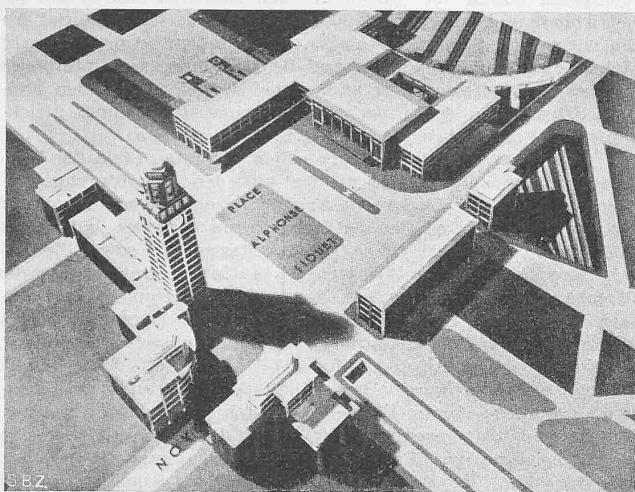


Abb. 1. Ensemble du quartier de la Gare du Nord à Amiens
Auguste Perret, Architecte
(Phot. P. Rosier)

von der Beschaffung der aus dem Ausland stammenden Rad-sätze und Radreifen, ferner des Federstahls und des Kupfers ab-hängig. Sollte dieses Material nicht oder nicht in genügender Menge hereingebracht werden können, so würden vorerst ältere Gotthardlokomotiven mit Triebmotoren, die am Ende ihrer Ge-brauchsduer angelangt sind, umgebaut; hierfür wäre kein aus-ländisches Material erforderlich. Der Neubau von Wagen ist in geringerem Masse vom Ausland abhängig. Für den ungünstigsten Fall in der Materialbeschaffung ist der Umbau dreiachsiger Personenwagen in vierachsige vorgesehen. Auch diese Mass-nahme macht es möglich, der Ueberalterung der Personenwagen in gewissem Umfange entgegenzuarbeiten.

Die Finanzierung des Arbeitsbeschaffungsprogramms

Als Bauherr haben die SBB zunächst jährlich einen Betrag von 25 Mio Fr. für normale Bauaufwendungen und Anschaf-fungen auszusetzen. Diese bleiben subventionslos; sie gehen ganz zu Lasten der SBB. Nur Arbeiten und Aufträge, die die Jahresquote von 25 Mio übersteigen, gelten als zusätzlich und sind subventionsberechtigt. Für diese zusätzlichen Beschäf-tigungsquellen ist folgende Finanzierung vorgesehen: Die SBB übernehmen als Bauherr 40%; Bund, Kantone, Gemeinden und Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung 60%. Vom Beitrag der öffentlichen Hand von 60% übernimmt der Bund 40%, wobei er sich zur Hälfte aus dem Ausgleichsfonds deckt; 20% entfallen auf die Kantone und Gemeinden, wobei auch diese zur Hälfte auf den Ausgleichsfonds zurückgreifen können.

Für die Ausführung von Bauarbeiten stehen den SBB nur die Abschreibungsmittel zur Verfügung. Diese werden sich nach der neuen Abschreibungsordnung voraussichtlich auf jährlich 48 (1944) Mio Fr. belaufen. Die Abschreibungsmittel dienen teilweise auch zur Deckung der Erneuerungskosten der Gleis- und Fahrleitungsanlagen. Wenn aus Arbeitsbeschaffungsgründen die zusätzliche Investierung den Betrag der jährlich verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigt, sollen diese Beträge durch Vorschüsse des Bundes in Form verzinslicher Darlehen aufge-bracht werden. Stehen zusätzliche Aufwendungen der SBB für die Arbeitsbeschaffung nicht aus Abschreibungsmitteln zur Ver-fügung, weil sie nicht oder nicht in genügendem Ausmass her-ausgewirtschaftet worden sind, wird der Mehrbedarf vom Bunde aus allgemeinen Mitteln zu tragen sein. Die Ausgaben der SBB für die Verzinsung und Amortisation von Vorschüssen gehen zu Lasten der für zusätzliche Arbeitsbeschaffung vorhandenen Mittel.

Der Umstand, dass die SBB jedes Jahr ein Bauvolumen von 25 Mio Fr. ohne öffentliche Beiträge auslösen, bedeutet für die Arbeitsbeschaffung eine weitgehende Entlastung der öffentlichen Hand. Mit einem verhältnismässig kleinen Aufwand der öffentlichen Hand kann bei den SBB-Projekten ein grösseres Bauvolumen als bei irgendwelchen andern Notstandsarbeiten ausgelöst werden. An andere Projekte haben die Kantone und Gemeinden allein bis zu 50% der Bausumme zu bezahlen; zudem müssen sie die alljährlich wiederkehrenden zusätzlichen Unterhaltskosten selbst übernehmen. Vom Fiskalstandpunkt der Kantone und Gemeinden aus muss daher die Arbeitsbeschaffung

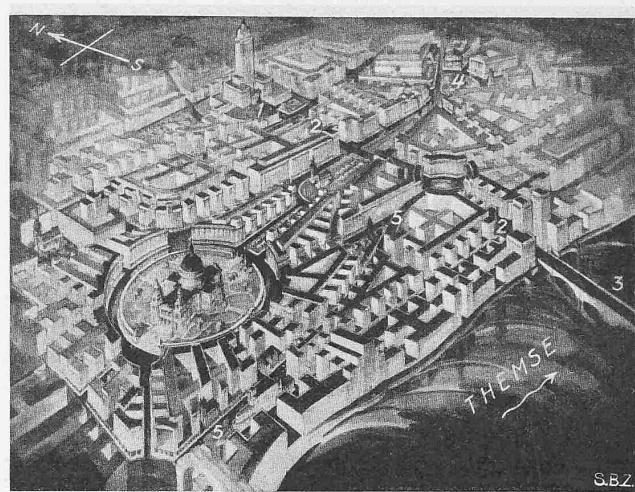


Abb. 2. Wiederaufbau-Studie für die Londoner City um St. Pauls
1 Guildhall, 2 Queenstreet, 3 Southwark Br., 4 Bank, 5 Queen Victoria Str.

durch Eisenbahnprojekte zur Erhaltung der Beschäftigung in den verschiedenen Wirtschaftszweigen unseres Landes als sehr vorteilhaft betrachtet werden. Insbesondere die SBB sind in der Lage, hier unter grösster Schonung der Finanzen der beteiligten Kantone und Gemeinden einen volkswirtschaftlich äusserst wert-vollen Beitrag für die Arbeitsbeschaffung zu leisten.

L'urbanisme contemporain en France

Par MARCEL D. MUELLER-ROSSELET, architecte S. I. A.
Urbaniste diplômé de l'Université de Paris

La guerre continue à faire rage, les moyens de destruction mis en action croissent en puissance et en ampleur, et malgré cela on travaille dans les pays touchés par ce fléau de l'hu-manité, aux plans de reconstruction des villes détruites. Partout les urbanistes sont à l'œuvre, étudiant les nouveaux tracés des cités ravagées. Que seront ces agglomérations construites en une fois? Car on sait combien Lisbonne, Pétrograde et Ber-lin ont gardé la marque d'une croissance trop rapide, sans parler des Etats-Unis! Il y a donc là un écueil, qui risque de faire tré-bucher l'urbaniste.

En France, l'importance des destructions n'a peut-être pas l'ampleur qu'elle revêt en Allemagne, mais il n'en est pas moins vrai, que des quartiers entiers des cités de l'Artois, la Picardie, la Normandie, l'Orléanais, la Touraine ont été rasés. Jusqu'à présent, l'étendu générale des dégâts reste inférieure à ce qu'elle fut après la guerre de 1914/18.

Le problème de la restauration a donc été posé dès 1940. Il s'agissait de tirer une leçon des expériences faites, d'organiser le relèvement des ruines d'une manière efficiente, et d'ob-ténir des résultats positifs du point de vue urbanistique. Or, une des raisons des mécomptes lors de la dernière guerre fut l'absence de base juridique suffisante, pour permettre la réalisation d'un programme, car ceci constitue la pierre angulaire de l'édifice. Sans cette base, tout projet d'urbanisme est irré-médiablement voué à un échec, et subit finalement le sort qui fut réservé, pour le plus grand malheur de l'architecture d'ail-leurs, à celui élaboré par Christopher Wren au lendemain du grand incendie de Londres en 1666. Aujourd'hui, ce domaine peut être abordé en France d'un pas plus sûr, car il dispose de fondements solides. En effet, à la première loi sur l'urbanisme qui date des lendemains de l'autre guerre, et qui était forcément insuffisante, est venu s'ajouter la Charte de l'Ur-bani-sme, qui date de la veille de la guerre présente. Il ne faut pas ignorer non plus le Plan d'équipement national. Et finallement — last but not least — un point non sans impor-tance, la France dispose d'un état-major de spécialistes de l'urbanisme qui ont des réalisations considérables à leur actif, et qui sont les Henri Frost, Jaussly, René Danger, Jacques Gréber, Agache, etc., puis les jeunes architectes ayant passé par l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, et qui sont familiarisés avec le problème urbain dans son ensemble.

Quelle est maintenant la doctrine qui domine les conceptions des urbanistes français, et peut-on effectivement parler d'une école? Remarquons que ce sont exclusivement des architectes

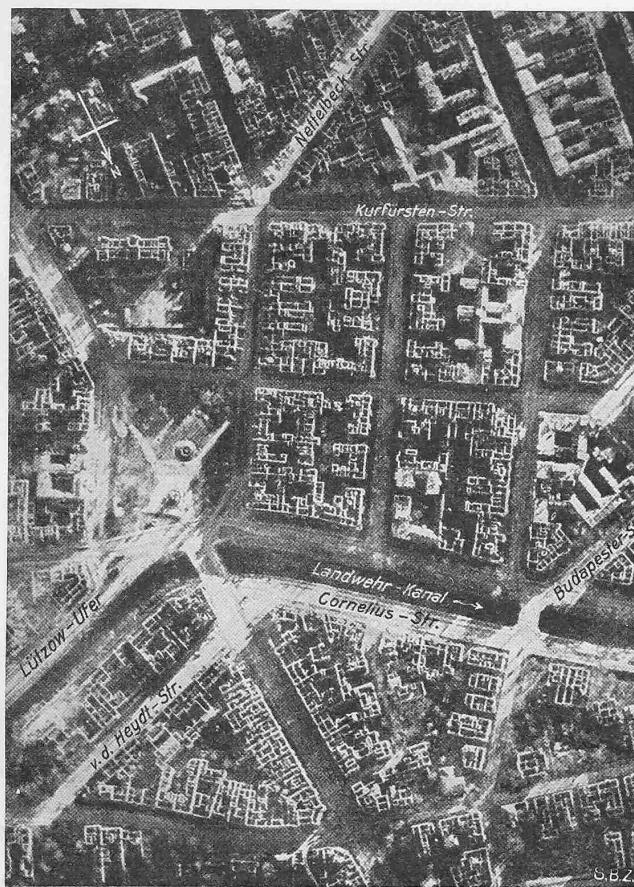


Abb. 3. Die Gegend des Lützowplatzes im Alten Westen von Berlin im heutigen Zustand. Phot. R. A. F. Etwa 1: 7000

qui se sont spécialisés dans ce domaine, et on peut répondre affirmativement à cette question; il y a effectivement une école française en urbanisme. En France, il est héritier d'une grande tradition, d'un passé qui pèse sans doute d'un poids considérable, et qui a réalisé les plus belles choses que l'Europe connaisse! C'est l'art urbain français du XVIIe siècle, qui rayonna dans toute l'Europe et influenza tout particulièrement l'Allemagne. Le XVIIIe siècle marque le triomphe de la ville classique et le XIXe connaît sous Napoléon III les grands tracés inspirés par Haussmann, qui contribuent à accentuer le caractère de grandeur de Paris. Cependant, l'ère de l'urbanisme monumental semble close, et l'industrialisation en fait une discipline s'étendant à tout ce qui est urbain. Au début du XXe siècle Tony Garnier conçoit sa «Cité industrielle» dans cet esprit, mais en ayant néanmoins la préoccupation de concevoir un ensemble esthétique, sans négliger pour cela les aspects matériels du problème. C'est l'affirmation de la ville moderne, sociale et technique, et qui, vue à travers l'œil de l'architecte, réalise un parfait équilibre des valeurs et un cadre de beauté. C'est la spiritualisation de la matière par l'architecture, et qui répond aux exigences du Dr. Alexis Carrel.

Comme directeur des Plans de villes du Maroc, l'architecte Henri Prost applique les mêmes idées aux plans régulateurs de Casablanca, Rabat, Meknès, Rabat-Salé, puis à Smyrne qu'il aménage avec René Danger, et finalement à Stamboul où il œuvre actuellement. Les mêmes idées sont appliquées par l'urbaniste français Jacques Gréber pour le klan d'Ottawa au Canada. A voir ces réalisations, on est amené à constater que l'école française a su concevoir des villes qui restent dignes de l'homme, ce qui mérite d'être relevé en un siècle de matérialisme! M. Marcel Poëte, le théoricien de cette école, tout en désirant tout d'abord la solution du problème technique et social, réclame ensuite de l'urbaniste qu'il satisfasse aux exigences de la donnée abstraite, assurant la pérennité de l'esprit, de l'âme de la cité. Il s'agit de réaliser un tout, qui soit en équilibre, en harmonie, et digne d'une nation de vieille civilisation. Le plan urbain devient un ensemble «composé», vu par l'architecte ayant la «vision plastique», selon le mot de M. Eugène Beaudouin.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un regard sur l'un des plans réalisés récemment, et destiné à une ville ravagée, et qui est celui d'Amiens, la capitale de la Picardie. L'urbaniste auteur du projet est M. Pierre Dufaux, Prix de Rome. Nous ne nous arrêterons pas cette fois au programme technique, pour ne retenir que la structure du réseau viaire. Ce dernier commande toute la trame, et se trouve dominé par les exigences d'une circulation locale, régionale, nationale et même internationale puisque les routes Paris - Calais et Paris - Boulogne passent par Amiens. Dans sa composition, l'urbaniste a cherché à créer un système différentiel pour les voies en concevant des autoroutes, routes, avenues, boulevards, allées, promenades, quais, mails, selon leur fonction. Les espaces libres s'expriment en places, parvis, cours, marchés, terrasses, esplanades, squares, selon leur rôle. L'emploi de ces éléments fait avec mesure, confère au plan une grande lisibilité, chose qui se traduit en exécution par une facilité d'orientation et de la diversité. Tout sentiment d'ennui est ainsi évité, et de plus on remarque que le visiteur se trouve conduit malgré lui vers les édifices publics, habilement placés, et faisant corps avec l'ensemble.

Il est certain que si l'urbaniste doit se pencher sur des problèmes de la technique moderne, de statistique, de sociologie, etc., il importe par contre également qu'il développe des facultés artistiques et se montre un être sensible. Il est indispensable qu'il ouvre son esprit à la culture humaniste, sans laquelle il ne sera pas un homme complet, chose que l'urbaniste doit être plus que tout autre. Or ce qui nous a frappé, c'est de constater qu'en France toutes ces préoccupations sont présentes, et que les problèmes de l'urbanisme y sont étudiés par les personnalités particulièrement intéressantes, au milieu desquelles se dégage celle de M. Henri Prost.

Les traits essentiels de l'école française sont le sens de la mesure, qui domine la conception des ensembles, un parfait équilibre entre la donnée matérielle et celle de l'esprit, puis la recherche d'une composition qui obéisse à l'esprit cartésien, qui reste le centre de la pensée française.

*

Diese Ausführungen eines welschen Kollegen und seine Abb. 1 veranlassen uns zur Beifügung zweier weiterer Bilder zum Thema Stadtbau, die zeigen, zu welch ungeheuerlichem Ausmass die bezüglichen Aufgaben der Zukunft angewachsen sind. Abb. 2 zeigt eine Studie der englischen Architekten Kenneth Lindy und B. A. P. Winton Lewis. Wir zeigen sie weniger wegen ihrer «Architektur» als deshalb, weil das Entstehen solcher Studien zeigt, dass auch in der Londoner City so viel niedergelegt worden ist, dass ein Radikalneubau nötig wird. Das gleiche also wie in Rotterdam (vgl. Bild auf Seite 121 lfd. Bds.) und wie in Berlin, von dessen heutigem Zustand im «Alten Westen» Abb. 3 einen Begriff vermittelt. Auch hier wird sich Gelegenheit bieten, wirklich von Grund auf Stadtbau zu betreiben, denn auf dieses Strassennetz aus der übelsten Gründerzeit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird man beim Neubau wohl nicht allzu grosse Rücksicht nehmen. Dies leite über zu den folgenden Ausführungen über die «Civitas»-Bemühungen des Zürcher Architekten Alfr. Roth.

Red.

Die «Civitas»-Publikationen als Beiträge zum Wiederaufbau

Die rührige und unermüdliche Arbeit von Kollege Arch. Alfred Roth (Zürich) verspricht unter dem Titel «Civitas» ein Sammelwerk über die Probleme der menschlichen Siedelung zu schaffen, das seine Aufgabe auf breiter Grundlage anpacken will. Schon 1942 begonnen, nähern sich seine Vorarbeiten ihrem Abschluss, sodass der erste Band des Werkes, «Die Elemente der Ortsplanung», im Herbst dieses Jahres erscheinen dürfte. Der Arbeitsausschuss, bestehend aus den Architekten H. Bernoulli (Basel), H. Schmidt (Basel), R. Steiger (Zürich), E. F. Burckhardt (Zürich) und M. Bill (Zürich), hat auch die Themen des zweiten und dritten Bandes bestimmt: «Die Stadt, ihr Grund und Boden» und «Industrialisiertes Bauen». Die Bücher werden von schweizerischen und ausländischen Fachleuten bearbeitet; sie wenden sich an alle am Aufbau der Siedlung beteiligten Architekten, Ingenieure, Nationalökonomien, Behörden usw. aller Länder, um sie in überpolitischer Weise zu fruchtbare Zusammenarbeit zu erziehen. «Civitas» hat deshalb auch bereits in vielen Ländern Beziehungen angeknüpft und will sich dadurch in den Dienst eines vernünftigen Wiederaufbaus stellen, der die Fehler der Vergangenheit vermeidet. Am besten orientieren im folgenden des Herausgebers eigene Worte über Zweck und Geist des «Civitas»-Werkes¹⁾:

¹⁾ Vgl. auch «Planen und Bauen nach dem Krieg» im «Werk» 1, 1944.