Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 39-40 (1967)

Heft: 10

Artikel: Artère transversale "Ouest-Est" à circulation rapide longue de 13 km., sans feux ni croisements à niveau

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126329

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: 04.07.2025

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

La première «voie express» de Paris:

Artère transversale «Ouest-Est» à circulation rapide longue de 13 km., sans feux ni croisements à niveau

Les travaux d'aménagement de la Voie Express, qui se développe sur la rive droite de la Seine depuis le quai du Point-du-Jour jusqu'au pont National, et grâce à laquelle les automobilistes pourront traverser Paris d'ouest en est en quinze minutes, sans rencontrer un seul feu rouge, vont bientôt prendre fin. C'est, en effet, au cours de la seconde quinzaine du mois de décembre – au plus tard dans les premiers jours de janvier 1968 – que cette grande artère transversale à circulation rapide, longue de 13 km., sera mise en service sur la totalité de son parcours.

On sait qu'il ne s'agit nullement d'une autoroute urbaine classique, mais plutôt d'une artère de transit unidirectionnelle, sans croisements à niveau, empruntant successivement des voies sur berge, des sections de quai, des passages inférieurs ou des tunnels. L'établissement de cette liaison routière intra muros d'un caractère particulièrement original a nécessité la construction d'un certain nombre d'ouvrages d'art de types divers parmi lesquels figurent notamment un tronçon de voie sur pilotis, situé entre la rue du Louvre et le pont d'Arcole, et un tunnel de près d'un kilomètre de longueur – le plus long passage souterrain de Paris – actuellement en cours d'aménagement sous le quai du Louvre.

Les données du projet

Au moment où les travaux de la Voie Express entrent dans leur phrase d'éxécution finale, il nous paraît utile de rappeler les données essentielles du projet qu'au printemps 1961 le préfet de la Seine présentait avec succès au Conseil municipal de Paris, et dont la réalisation allait permettre d'améliorer sensiblement la circulation dans le centre de la capitale, grâce à la création d'un dispositif autorisant un trafic continu du voisinage de la Porte de Saint-Cloud à la Porte de Charenton.

En fait, l'artère de transit qui, de bout en bout, demeure parallèle au cours de la Seine, affecte la forme approximative d'un arc de cercle, dont les deux extrémités relient pratiquement les deux grands ouvrages d'art par lesquels le boulevard périphérique franchira, d'ici peu, le fleuve. La continuité de cette immense transversale est déjà assurée depuis le débouché du boulevard Murat, à l'aval du pont Garigliano, jusqu'à la place de la Concorde par:

– une voie sur berge qui s'étend du boulevard Murat à la rue Beethoven, avec passage sous les ponts du Garigliano, Mirabeau, de Grenelle et Bir-Hakeim;

– une voie sur quai, entre la rue Beethoven et la Concorde avec passage souterrain à la hauteur des ponts d'Iéna, de l'Alma, des Invalides et Alexandre III.

Après la mise en service très prochaine du passage souterrain de la Concorde et de la bretelle qui le relie aux Champs-Elysées, la Voie Express empruntera successivement:

– une courte section du quai des Tuileries;

– le tunnel de 956 m. en cours de réalisation sous le quai du Louvre entre le pont Royal et le débouché de la rue du Louvre;

– une voie sur pilotis, avec passage sous les ponts Neuf, au Change, Notre-Dame et d'Arcole;

– une voie sur berge, avec passage sous les ponts Louis-Philippe, Marie et Sully;

– les quais Henri IV et la Rapée jusqu'au pont de Bercy, avec franchissement du canal Saint-Martin et passage sous le pont d'Austerlitz;

– enfin, une voie sur quai (à trois files) jusqu'au pont National, avec passage souterrain à la hauteur des ponts de Bercy et de Tolbiac.

En octobre

La quasi-totalité des travaux entrepris sur les berges de la Seine dans la partie comprise entre la rue du Louvre et le pont Sully, ainsi que les passages souterrains des ponts de Bercy et de Tolbiac seront terminés pour la rentrée d'octobre, ou, au plus tard, dans le courant de l'automne.

Actuellement, le passage souterrain de la Concorde est pratiquement achevé. Sa mise en service n'est plus qu'une question de jours. On sait que cet important ouvrage est destiné à assurer la continuité de la Voie Express entre le Cours-la-Reine et le quai des Tuileries. Il se compose essentiellement d'une tranchée couverte de 49 m. 30 de longueur, présentant une largeur utile de 19 m. à l'ouest et de 14,65 m à l'est. (Cette différence est due au fait que l'ouvrage est assorti d'une bretelle de raccordement issue de l'avenue des Champs-Elysées et réservée aux véhicules rejoignant la Voie Express et les quais de la rive droite de la Seine.) Le passage souterrain proprement dit, que recouvre une dalle de béton précontraint d'un mètre d'épaisseur, comporte, côté «ouest», une trémie d'accès de 75 m. de longueur, à quatre voies de circulation et, côté «est» une trémie de sortie, longue de 68 m., qui regroupe sur quatre files le trafic de la Voie Express et les voitures en provenance des Champs-Elysées. Celles-ci débou-

Le patrimoine historique et le monde moderne

Rapport présenté au Congrès de l'UIA à Prague par Bernard Vitry, Paris

Si le IXe Congrès de l'Union internationale des architectes a choisi, parmi les sujets qu'il devait étudier et discuter, «Le patrimoine historique et le monde moderne», c'est que de tous les problèmes que pose la sauvegarde du patrimoine culturel de l'humanité, c'est aujourd'hui celui de la conservation et de la réanimation des centres historiques qui est probablement l'un des plus urgents.

Le développement de la civilisation industrielle, qui s'est considérablement accéléré depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, fait désormais courir un péril extrême non seulement aux monuments isolés, mais encore aux centres historiques des villes, aux bourgades et aux villages anciens, ainsi qu'au cadre même des monuments les plus remarquables.

Cette évolution et la prise de conscience du danger qu'elle implique ont été clairement définis lors du deuxième Congrès mondial des architectes et des techniciens des monuments historiques, tenu à Venise en 1964. L'article premier des travaux issus de ce congrès, que l'on appelle aujourd'hui «Charte de Venise», indique en effet que «la notion de monument historique comprend tant la création architecturale isolée que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique». «Elle s'étend non seulement aux grandes créations, mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle.»

A plusieurs reprises, et dernièrement encore au colloque de l'ICOMOS, on a souligné l'importance de cet article fondamental.

L'UNESCO a inscrit ce même problème à l'ordre du jour de l'une de ses récentes assemblées. Le Conseil de l'Europe organise, depuis près de trois ans, une série de confrontations sur le même thème; des recommandations précises aux gouvernements des pays membres du conseil sont déjà sorties de ces assises.

Une politique mondiale en cette matière doit être établie. Les préoccupations dont je viens de faire état n'étaient prises en considération jusqu'ici que par des spécialistes, ou par des organismes créés uniquement en vue de la préservation du patrimoine historique; c'est pourquoi je sais particulièrement gré à l'UIA, dont les objectifs habituels sont assez différents et qui a peu l'habitude de considérer les choses du passé, d'avoir placé comme deuxième sujet cette question importante.

Prague était d'ailleurs particulièrement bien choisie pour parler sur ce thème car, comme vous aurez l'occasion de le constater, les monuments anciens, isolés ou groupés, font ici l'objet des soins les plus attentifs et ont donné lieu à des réalisations très heureuses, soit que les travaux aient eu pour but de conserver un patrimoine historique et culturel original, soit qu'ils aient consisté à mettre en valeur des groupements de simples maisons, ou des villages entiers avec leurs places caractéristiques souvent entourées de maisons à arcades. Les questions de forme, de matière, ont été particulièrement bien réussies.

Il ne s'agit plus aujourd'hui de lutte entre les Anciens et les Modernes, telle qu'on la concevait aux XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles, car il n'était question alors que de la forme dans laquelle on devait exprimer une architecture: soit la copie de l'antique tel qu'on se le figurait, soit une architecture nouvelle. Or on s'aperçoit, à y regarder de près,

---

chent dans le passage par la bretelle de raccordement dont nous venons de parler, et qui comprend une trémie d'accès de 81 m. et une tranchée couverte courbe, longue de 127 m. sous laquelle ont été aménagées une chambre d'accumulation des eaux d'infiltration et une chambre de pompage reliées au réseau d'égouts.

Il est à noter que la construction de ce passage souterrain a suscité de nombreuses difficultés, dues notamment au fait que l'ouvrage se trouve accolé à la culée du pont de la Concorde, culée dont les efforts de poussée ont exigé la réalisation de fondations spéciales, particulièrement importantes, et l'exécution de contreforts ancrés dans le calcaire par des tirants précontraints.

A la fin de l'année

Rappelons, en terminant, que la dalle de couverture du tunnel qui longe la façade du Louvre sur près d'un kilomètre, depuis le pont Royal jusqu'à la voie sur berge ouverte à l'aval du Pont-Neuf, est en place sur toute la longueur du souterrain. La circulation maintenant rétablie en surface, les travaux vont se poursuivre en sous-sol jusqu'au début de l'automne. Les aménagements définitifs – chaussées, éclairage, ventilation – devront être achevés avant la fin de l'année. C'est alors que sera entièrement livrée au trafic la première des grandes Voies Express dont l'Administration rêve de doter le Paris de demain.

La «Journée du Bâtiment»