

# Urbanisme neuchâtelois: problèmes passés, présents et futurs

Autor(en): **Béguin, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **70 (1944)**

Heft 16

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53256>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

## ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

## Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

## Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements  
s'adresser à la librairie  
F. Rouge & C<sup>ie</sup>, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : † M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte.

## Publicité :

## TARIF DES ANNONCES

Le millimètre

(larg. 47 mm.) 20 cts.

Tarif spécial pour fractions de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces répétées.



ANNONCES-SUISSES S.A.

5, Rue Centrale,  
LAUSANNE  
& Succursales.

SOMMAIRE : *Urbanisme neuchâtelois : Problèmes passés, présents et futurs* (suite et fin), par J. BÉGUIN, architecte. — *Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Diplômes.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Extrait du procès-verbal de la 3<sup>me</sup> séance du Comité central du 30 juin 1944 ; communiqué du Comité central.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — DOCUMENTATION.

## URBANISME NEUCHATELOIS

## Problèmes passés, présents et futurs

par J. BÉGUIN, architecte.

(Suite et fin).<sup>1</sup>

## 1. Le présent.

## 3. Passé récent.

De 1918 à 1930.

Tous ces problèmes sont posés et discutés sur la base du plan général d'alignement.

La construction de la nouvelle gare pose la question de ses accès, de l'élargissement de l'avenue de la Gare sur son ancien tracé ou de son détournement au sud de la Grande Rochette. Ces problèmes sont étudiés et débattus au sein de la section S. I. A. qui prend position et finit par faire admettre son point de vue à l'autorité.

L'accès ville-gare n'est pas un problème en soi ; il est lié à l'importante question de la traversée des voies et de la liaison du haut et du bas de la ville, lié aussi à divers tracés d'alignements un peu désuets. Parmi ceux-ci, la « percée de la Balance » est abandonnée.

Les travaux de chômage imposés par les circonstances en 1920-26 font rebondir les tracés des diagonales et des routes périphériques ; le fond de la discussion reste toujours : dégagements du centre et liaison sud-nord, par-dessus ou par-dessous les voies.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 22 juillet 1944, p. 185.

La construction de la gare aux marchandises entraîne celle du pont des Fahys, élément extérieur des passages sud-nord, utile, mais point du tout primordial.

Une prospérité passagère remet à l'ordre du jour la question des terrains ; la ville cherche un lotissement convenable pour les quartiers de Pierre-à-Bot et des Valangines. Aucune étude ne peut aboutir pratiquement ; partout les dispositions en vigueur sont un obstacle, combiné avec la carence communale en matière de réglementation. Tout désir légitime d'apporter un peu d'ordre est utopique, tant que la Commune n'aura pas fait usage des droits que lui confère la loi cantonale.

Mais pendant ces années-là il se construit beaucoup. L'on commence à se rendre compte qu'à côté des circulations indispensables, le volume des constructions doit être aussi considéré. L'architecture est volume, et la ville assemblage de volumes.

De 1928 à 1933 quelques architectes, dont l'auteur de ces lignes (tous ces collègues vivent encore et sont d'accord avec ce que j'écris) dotèrent la cité d'édifices locatifs divers : cubiques, coiffés de toits minuscules ou couverts en terrasses, mais surtout poussés en hauteur aux dernières limites autorisées par la loi.

Cette activité devenait inquiétante, d'autant plus qu'à la suite des architectes, tous les entrepreneurs y allaient de leur monument ; en peu d'années Neuchâtel fut agrémenté de cubes, gros comme trois églises sous un même toit plat ; ces monstres locatifs ne sont pas tous placés aux endroits esthétiquement les plus favorables.

Quelques citoyens et l'autorité s'en émurent. L'auteur de ces lignes fut chargé de parer au plus pressé :

— établir dans la vieille ville une réglementation qui, sans empêcher tout progrès, freine un brin la fièvre de hauteur ;

— jeter les bases d'une réglementation de l'ordre non contigu.

Ces études durèrent de 1930 à 1935.

Je prends ici ces études en ordre chronologique.

#### Zone des anciennes rues.

Les communes, depuis 1912, avaient le droit de zoner les constructions, d'en restreindre la hauteur et d'édicter des mesures d'esthétique ; personne ne s'était avisé de se servir de ce droit.

Le périmètre de la zone ancienne fut tout d'abord délimité ; c'est la zone dans laquelle les bâtiments en bordure de rues étroites ne peuvent plus être traités avec le gabarit à 45° de la loi, mais réclament un traitement de faveur. Pour le grand public et les propriétaires, c'était présenter la réglementation par son côté agréable ; l'autorité, au lieu de défendre, faisait des facilités. Avantages et inconvénients furent égalisés ; les privilégiés du fait d'une situation favorable légalement furent modérés au profit de ceux qui, désavantagés du sort, n'avaient plus rien à espérer de la loi. Cette loi autorise celui qui se trouve sur une place ou à un carrefour à monter aux dernières limites, tandis que celui qui a la malchance d'être dans la rue, à dix mètres d'un carrefour, est condamné à construire bas.

La réglementation de la zone ancienne consiste :

— à égaliser les conditions entre les différents immeubles ;

— à sauver du désastre quelques beaux monuments encore intacts ;

— à corriger, dans la mesure du possible, les erreurs commises.

En plus il fallait :

— modifier le plan d'alignement là où le besoin se faisait sentir ;

— assainir des quartiers trop serrés ;

— élargir les ruelles trop étroites.

Tous les bâtiments de la zone furent relevés dans un plan au 1 : 500 pour partir sur une base sûre. Le gabarit général fut admis à 60° au lieu de 45° ; pour éviter des frais d'expropriation, il ne fallait nulle part empêcher toute construction.

Dans les rues ne présentant rien de particulier, les bâtiments les plus beaux furent pris comme norme de hauteur. Ailleurs, des bâtiments de valeur, comme la maison des Halles, étaient menacés d'écrasement esthétique par des boîtes à loyer. Une gradation entre les divers bâtiments a été ordonnée pour préserver les petits sans exclure totalement les grands.

Un plan détaillé des hauteurs de façades et des toitures, avec alignements en second et troisième rang,

fut établi par rue, fixant par le menu le volume maximum des constructions.

Les massifs profonds du centre de la ville sont presque tous occupés au rez-de-chaussée par des magasins, arrière-magasins et dépôts ; l'usage total du rez-de-chaussée fut maintenu partout ; par contre, dès le premier étage, un rang de constructions sur trois doit disparaître pour laisser passer l'air et la lumière. La salubrité publique y trouve son compte, autant que les propriétaires.

Pour donner au plan la valeur d'un règlement intangible, il suivit la procédure du plan d'alignement.

Mis à l'enquête en 1935, il ne suscita aucune opposition.

Ce plan des anciennes rues n'est cependant qu'une mise au point ; il doit obtenir le maximum sans engager la commune dans des expropriations massives et s'exécuter petit à petit au fur et à mesure des reconstructions. Ces nécessités expliquent sa technique un peu retenue, faisant souvent l'effet de demi-mesure.

#### Le règlement de 1935.

La mise au point des anciennes rues devait être complétée, sur l'ensemble du territoire communal, par un règlement sur l'ordre non contigu. Il fallait proportionner les constructions au terrain à bâtir et garantir à chacun l'air et le soleil.

Le gabarit à 45° de la loi cantonale de 1912 ne s'applique qu'en bordure de chaussée ; à l'intérieur des propriétés, la seule restriction est celle de la vue directe de 3,00. Il est aisé, sur ces bases, de surcharger les terrains. En 1935, Neuchâtel ne compte plus de grands espaces non bâtis. Tout le territoire est parsemé de constructions d'inégale importance, sans qu'il soit possible de les zoner par nombre d'étages. Il fallait une règle générale applicable en tout terrain.

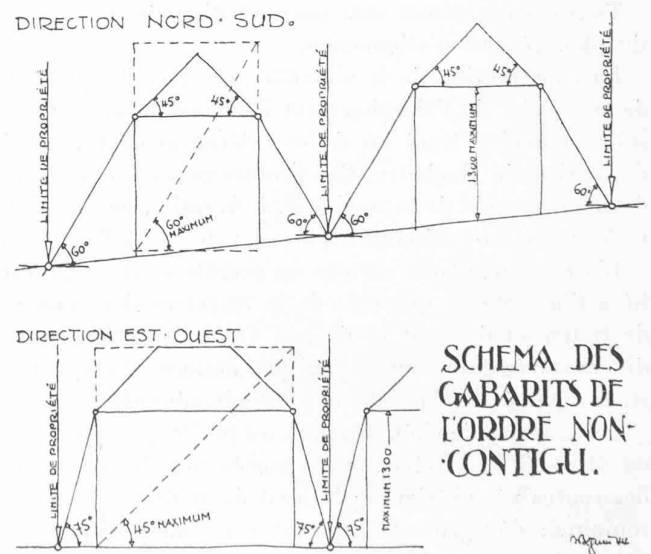
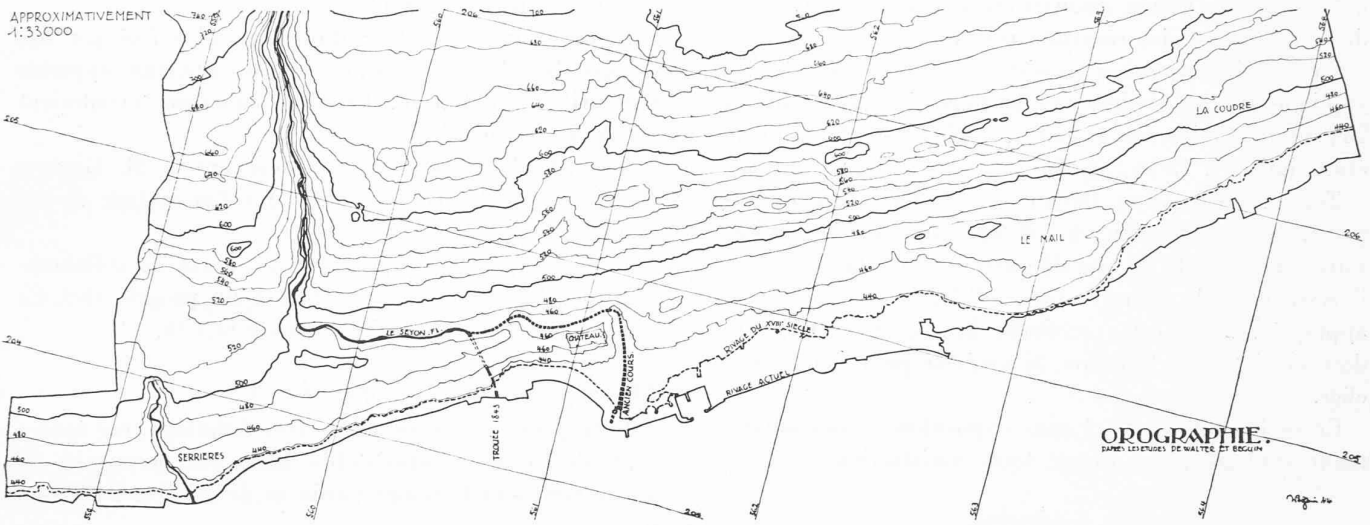


Fig. 2.

URBANISME NEUCHATELOIS

Fig. 3, 4 et 5. — Orographie. — Espaces occupés. — Espaces encore libres.



Tous les systèmes pratiqués en Suisse et à l'étranger ont été analysés. La réglementation différentielle par paliers, la plus usitée, donnait en terrain coupé de murs de soutènement des résultats ridicules.

La solution proposée consista en un gabarit à 60° appliqué sur les limites sud et nord des propriétés, à 75° sur les limites est et ouest. La hauteur de corniche était limitée à 13 m (fig. 2).

Toute construction devait se trouver sous quatre plans, deux à 60°, deux à 75°, appliqués sur les limites sous condition de ne pas dépasser 13,00 à la corniche ; il reste entendu qu'en bordure d'alignement la loi est appliquée. Avec cette méthode la construction haute doit s'éloigner de la limite, la modeste peut s'en approcher.

Ce règlement fut voté sans opposition et immédiatement appliqué ; il a donné toute satisfaction.

#### 4. L'actualité.

##### *Etudes d'urbanisme.*

En 1940, Neuchâtel chercha à utiliser les subventions fédérales pour faire travailler les architectes inoccupés en raison des circonstances. L'autorité songeait à une série d'études de détail : bâtiments et aménagements de places. Il était clair que la plupart de ces projets seraient voués à un échec, sans une base générale un peu stable ; l'expérience le prouvait.

Neuchâtel possédait un bon plan de la zone des anciennes rues et un règlement incomplet, un plan d'alignement suranné ; aucune étude statistique sérieuse, aucune base sûre n'étaient à disposition pour déterminer la nécessité ou l'urgence de tel ou tel travail. C'était, une fois de plus, le règne de l'appréciation et des décisions basées sur la dernière inspiration.

Il fut heureusement décidé qu'au lieu de demander aux bureaux techniques des études plus ou moins utopiques, il valait mieux les employer à la mise au net

des bases statistiques indispensables. Ces études préalables serviraient à l'élaboration d'un plan directeur et d'un règlement complet.

L'accord fut vite fait : dans un cadre fixé par des cahiers des charges détaillés, chacun pourrait apporter une utile contribution. Ensuite seulement viendraient les études de détail.

La ville de Neuchâtel doit beaucoup à M. Georges Béguin, conseiller communal. Il fut l'animateur de ces travaux.

Il obtint d'une équipe assez disparate de collaborateurs les éléments indispensables à un progrès réel. Ce progrès comptera dans l'histoire de la cité.

##### *Etudes préparatoires au plan directeur.*

Entreprises par onze architectes différents, ces études sont d'un intérêt indiscutable. Elles ont permis en un an de rattraper le temps perdu et de faire une mise au point.

La figure 3 donne la topographie du site de Neuchâtel<sup>1</sup> ; la surface gagnée sur le lac en 1873 par l'abaissement des eaux est clairement indiquée.

Un résumé du développement historique (fig. 4) montre à la fois d'où nous venons, comment la ville actuelle s'est articulée au mieux du terrain et des chemins de vignes. Ce plan définit aussi les surfaces actuellement occupées.

Le plan des espaces libres (fig. 5) montre l'acuité du problème des terrains. Il y a encore assez de place libre pour assurer un développement normal, n'en déplaise à ceux qui ne cherchant pas, ne trouvent pas, ou à ceux qui, surtout, ne veulent pas payer le prix d'un terrain de valeur ; mais il faut reconnaître que la place est mesurée.

L'analyse des circulations (fig. 6) montre graphique-

<sup>1</sup>Publication des figures 3 à 9 autorisée officiellement selon A. C. F. du 3. 10. 1939. N° 7679.

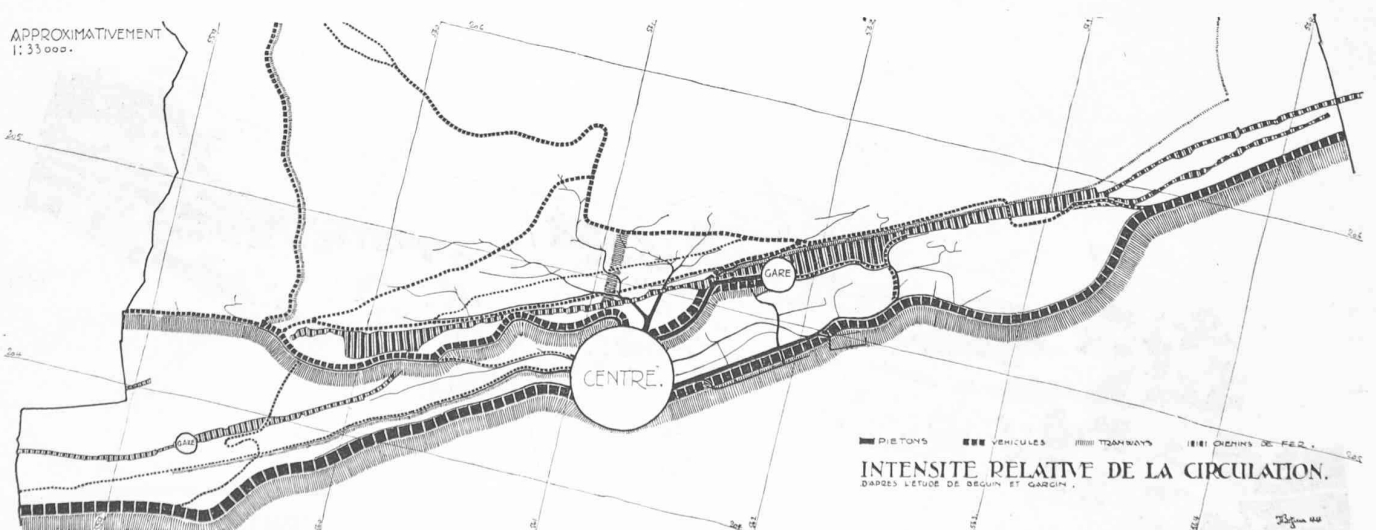
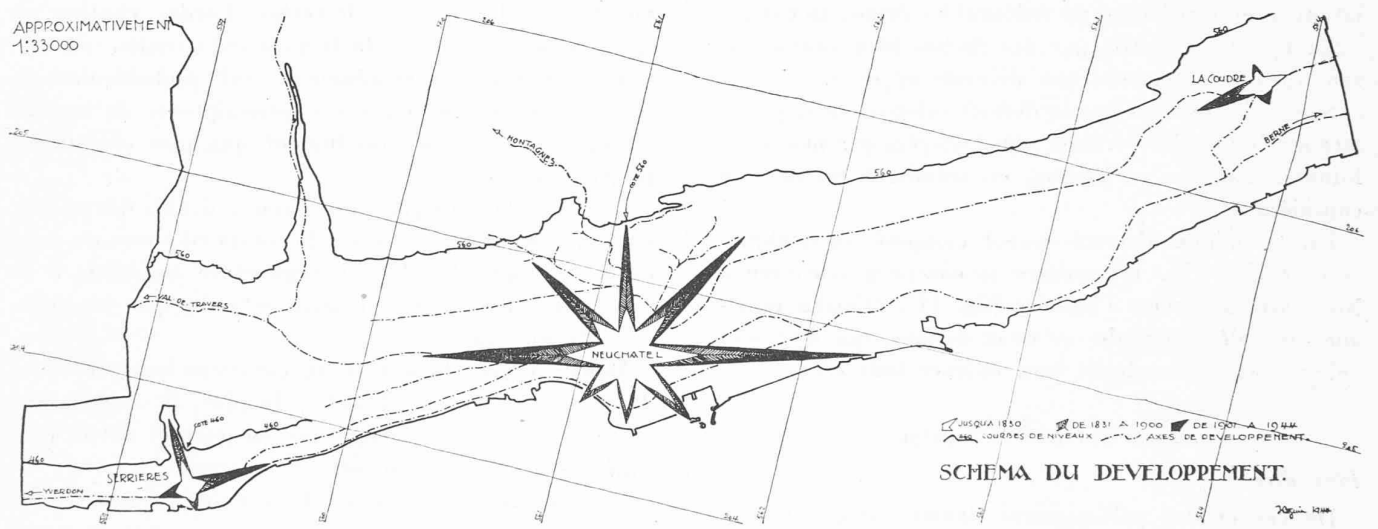
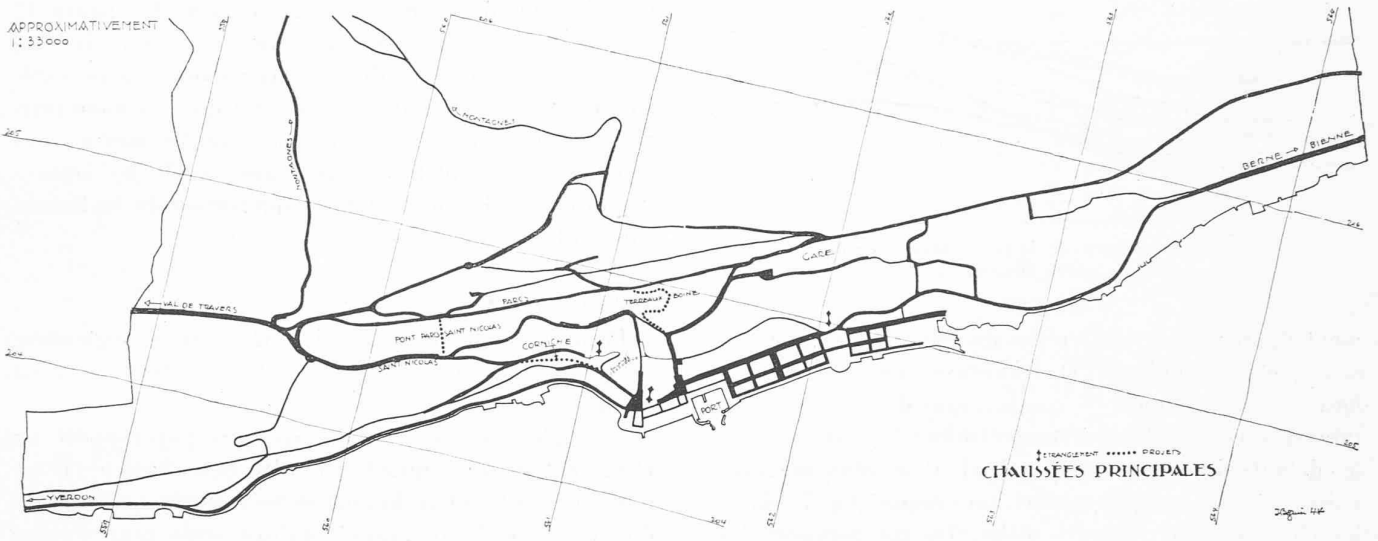


Fig. 6. — Intensité relative de la circulation.

URBANISME NEUCHATELOIS

Fig. 7, 8 et 9. — Chaussées principales. — Schéma du développement. — Densité de la population.





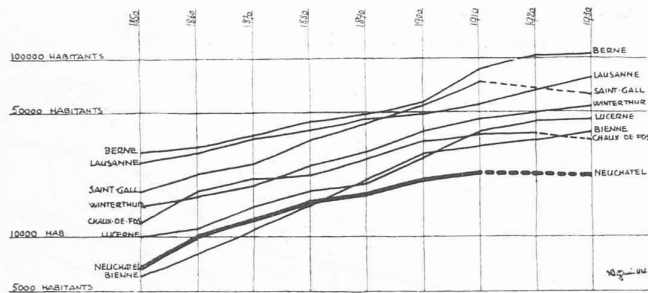


Fig. 10. — Accroissement de la population de quelques villes suisses.

ment l'importance relative des diverses artères en séparant piétons, véhicules et tramways. Le Neuchâtelois fera automatiquement la comparaison d'une circulation intense avec une chaussée trop étroite ; il lit sur ce plan les défauts de son système artériel. Pour ceux qui connaissent moins bien Neuchâtel, un croquis (fig. 7) classe les chaussées par largeurs utiles. La comparaison des figures 6 et 7 montrera que les plus larges avenues ne sont pas les plus fréquentées et qu'ailleurs une circulation intense présente de redoutables étranglements.

La figure 8 montre, par des flèches bien visibles, le sens du développement aux diverses époques.

Sur la figure 9 on lira la densité relative de la population ; de grandes surfaces sont occupées par peu d'habitants, d'autres, restreintes, en totalisent un nombre considérable.

Un graphique d'accroissement comparé de quelques villes suisses (fig. 10) montre la courbe particulière à Neuchâtel à travers l'histoire (fig. 11). D'utiles enseignements découlent de ces deux dessins, qui font prévoir un avenir modeste, sans enlever tout espoir.

### 5. Plan directeur et règlement.

#### Plan directeur.

De ces études préliminaires devait sortir un plan directeur signé Béguin-Bosset-Billeter. Ce plan prend acte de ce qui fut acquis en 1935 pour la zone des anciennes rues, en 1936 en fait d'ordre contigu ou semi-contigu. Ce dernier ordre, ni chair ni poisson, a dû être institué par adaptation à un regrettable état de fait en certains quartiers ; la construction y est trop dense pour y prescrire utilement l'ordre non contigu, pas assez pour y tolérer l'ordre contigu ; semi-contigu revient à dire : ordre contigu facultatif à hauteur du rez-de-chaussée, au-dessus ordre non contigu obligatoire.

Tout autre zonage en matière d'habitation est exclu, du fait que presque partout des constructions existantes ne permettent plus un choix logique. Il faut donc traiter tout le territoire sur le même mode, celui du règlement de 1935.

L'innovation du plan directeur sera le tracé de zones industrielles en des endroits favorables, le long des voies ferrées ou dans des ravins peu propices à la résidence ; innovation aussi, les quartiers réservés ; momen-

tairement peu bâtis, la ville entend y établir des plans de quartiers ; ce sont de modestes réserves de terrain, des sites ou des silhouettes à ménager. La figure 12 résume ce plan directeur. Le périmètre de la localité coupe la commune en deux zones ; dans la zone extérieure, tous les gabarits sont à 30° ; dans la zone intérieure, toutes les parties teintées ou hachurées sont soumises à des plans de quartiers ; seuls les espaces laissés en blanc sont la zone d'application du règlement sur l'ordre non contigu.

#### Nouveau règlement.

Le plan directeur fait partie intégrante du règlement. Les textes instituent la règle, le plan montre où elle est applicable.

Le règlement de 1942 innove peu par rapport au règlement de 1935 quant à l'ordre non contigu ; il est une mise au point technique et ne connaît, à l'intérieur du périmètre de la localité, qu'une seule zone d'ordre non contigu ; la zone de verdure, plus basse, est extérieure au périmètre. Il fixe avec exactitude toutes les possibilités des parties décrétées d'ordre contigu et semi-contigu, ainsi que de la zone industrielle.

Il est par contre absolument neuf, probablement le premier en Suisse, dans ses prescriptions de nature esthétique. Il impose résolument quelques obligations positives et simples.

L'auteur de ces lignes, qui bataille depuis des années en faveur des toits de tuiles, des murs en pierre du pays et de la simplicité dans l'architecture courante, a la satisfaction d'avoir pu se faire entendre par les autorités de sa ville.

Dans l'intérêt du site et du caractère local, les toits de tuiles seront seuls tolérés ; de plus, ils seront simples ; la guerre est déclarée aux lucarnes et autres protubérances qui compliquent les volumes.

Les façades seront dans la tonalité générale : les encadrements de baies lorsqu'ils ne seront pas en pierre jaune, devront s'harmoniser.

Les cheminées, antennes de T. S. F., poteaux divers,

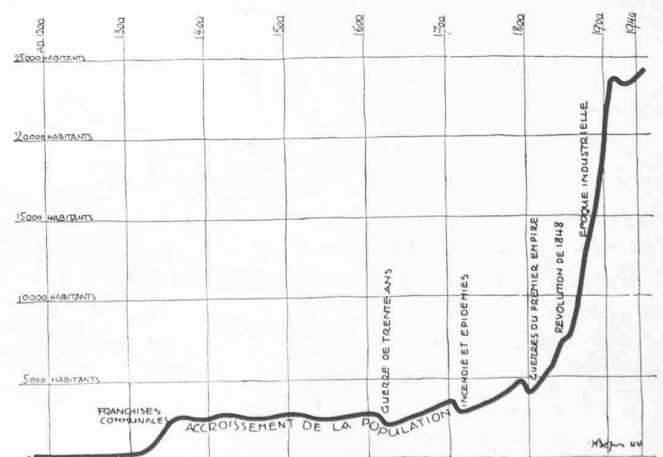
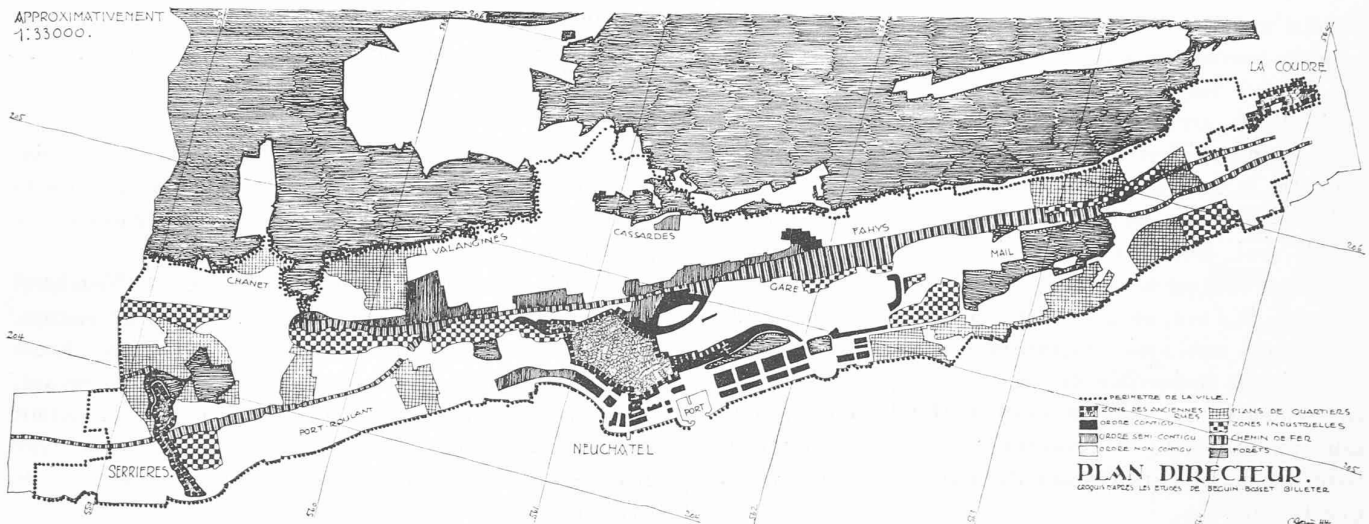


Fig. 11. — Neuchâtel. Accroissement de la population.



Fr. 12. — Plan directeur de Neuchâtel.

les installations trop apparentes des électriciens à haute et basse tension seront traités de manière à ce que le côté utilitaire n'oblige pas à trop sacrifier la beauté. Les arrangements de pignons mitoyens et les retours de corniches sont soigneusement mis au point.

Si rien d'essentiel n'a été modifié aux principes régissant l'ordre non contigu, le nouveau règlement interdit pourtant les maisons plus hautes que larges.

Enfin la réclame, sous toutes ses formes, est modérée ; cette mesure ne peut nuire au commerce mais tend à prohiber un américanisme de mauvais goût, particulièrement déplacé en certains quartiers. Le besoin légitime de faire connaître ses produits devient rapidement surenchère ; une modération générale ne saurait nuire à personne mais arrête la course au bleu, à l'orange, à l'or et aux tubes au néon ; les placards monumentaux contre les mitoyens, comme en rase campagne, sont ramenés à une mesure qui sera sans influence sur le nombre des clients d'une maison de commerce.

Ce règlement a été adopté le 8 février 1943. Il est appliqué sur préavis d'une commission d'urbanisme qui travaille depuis quelques mois.

### III. L'avenir.

#### 6. Problèmes de demain.

##### *Prophète.*

Le métier de prophète est décevant. L'avenir n'est à personne ; tout au plus pouvons-nous le préparer, trop heureux si les mesures prises un jour n'empêchent pas un progrès le lendemain.

Chacun se doit de préparer l'avenir immédiat ; c'est aussi le rôle de l'autorité pour sa part. Quelques problèmes urgents sont posés à Neuchâtel ; d'autres peuvent attendre plus longtemps.

Il est relativement facile de faire mousser l'opinion en s'attaquant au grandiose ; les belles solutions plaisent toujours ; à un moment donné, la mode était à la navigation du Rhône au Rhin ; actuellement, pour certains,

c'est la psychose de l'aérodrome. Le souvenir de la prospérité des cinquante dernières années n'est pas effacé ; la croyance en un accroissement continu des localités est encore vive ; de ce qu'une ville a quintuplé en un siècle, l'on ne saurait déduire que le siècle suivant verra un même essor ; la courbe d'accroissement des villes n'est pas régulière ; involontairement le citoyen moyen en fait une belle ligne droite... A cette allure, sous peu, Yverdon-Neuchâtel-Bienne ne seront plus qu'une même agglomération urbaine.

Je pense que, même si la foi dans le progrès doit être robuste, il est bon que quelques ceps soient conservés aux vignobles et qu'un peu de campagne soit maintenu.

La réalité des choses nous conduit à constater :

- que la circulation le long du lac n'est pas au point ;
- que l'arrivée du trafic des Montagnes par l'Écluse est si mauvaise que l'entrée en ville par la route de la Corniche s'impose ;
- qu'il en est de même des deux liaisons nord-sud le pont des Parcs et la route du Terreaux-Boine.

##### *Circulation du bord du lac.*

Le problème est à l'ordre du jour depuis qu'il y a un lac et une route ; il n'est pas encore résolu. L'antique *via dextra* est abandonnée, réduite à n'être plus qu'un chemin de vignes ; la route burgonde abandonnée, elle aussi, a été remplacée par ce que nous appelons la « vieille route ». L'actuelle circulation du bord du lac date d'un bon demi-siècle. Elle est critiquable à bien des égards ; sur le parcours urbain, elle présente un redoutable étranglement et des déviations à corriger.

Du point de vue touristique, elle est une catastrophe. La voie ferrée est au bord de l'eau, ensuite vient un trottoir étroit planté d'arbres où personne ne peut raisonnablement marcher, enfin la chaussée. La raison élémentaire voudrait un trottoir sans arbres ni obstacles au bord de l'eau, puis la chaussée et, contre la falaise le tram. Tout le problème est là, lié au coûteux déplace-



ment d'une voie ferrée. De plus, si la voie doit prendre sa place normale, le hangar des trams ne doit plus occuper la plus belle place à la baie de l'Évole mais être casé ailleurs, en banlieue, au bout d'une ligne terminus.

Les sept chiffres que donne l'addition risquent de remettre la solution de quelque temps encore.

Et le problème de la route Neuchâtel-Serrières n'est pas le seul. Dès l'entrée en ville, la route évite avec soin tout contact avec le lac. Neuchâtel, faite pour être au bord de l'eau, en a été artificiellement éloignée; nos quais sont une oasis soigneusement réservée aux piétons; il est impossible de prendre où que ce soit une consommation au bord de l'eau. L'Hôtel du Lac est le souvenir historique du moment où, en effet, il était au bord du lac, et le restaurant Beau-Rivage n'a de rivage que le nom.

La circulation au bord du lac doit être mise au point par les techniciens de la route, les ingénieurs des tramways, les financiers, les esthètes et le public. L'accord est difficile.

#### *Route de la Corniche.*

Le tracé de la route Ecluse-Saint-Nicolas, qui date du détournement du Seyon, est déjà désuet. Les routes du XIX<sup>e</sup> siècle subissent le même sort que ses constructions. Productions hâtives, inhumaines, sans esprit, elles vieillissent rapidement. Les ensembles du XVIII<sup>e</sup> siècle sont encore des modèles; les productions si profondément humaines de la Renaissance sont encore intensément vivantes; les vieux chemins de vigne tracés par les siècles sont peut-être raboteux; c'est encore là que se presse la foule délaissant les tracés réglés à pente uniforme.

Notre route de Saint-Nicolas draine le trafic des Montagnes par l'ancien lit du Seyon; des embarras de circulation se produisent aux endroits où, autrefois, l'eau accumulée inondait la basse ville.

Après l'eau, il faudra détourner les véhicules. Le problème consiste à prendre le trafic à Saint-Nicolas, le faire passer à flanc de rocher au sud du Château pour l'amener directement à la place Purry, pivot effectif de toute la circulation (cf. fig. 12).

L'aménagement de cette place encombrée en carrefour commode est un autre problème du proche avenir.

#### *Pont Parcs - Saint-Nicolas.*

Il est urgent de relier la colline du Château au populaire quartier des Parcs par un pont qui franchira le ravin de l'Ecluse. Toutes les études préparatoires au plan directeur confirment le sentiment général et le simple bon sens (cf. fig. 12).

En dépit de nombreuses études, la question a toujours été renvoyée, pour des raisons diverses: politiques, financières, personnelles ou les trois à la fois. Il faut s'attendre à ce que pareille entreprise soit le sujet de multiples controverses sans que pour autant la néces-

sité du pont soit en rien diminuée; pour le moment, le problème posé depuis longtemps n'est pas résolu.

#### *Terreaux-Boine.*

Il reste indiscutable que pour une ville, les circulations principales partent du centre, directement vers la périphérie. Tous les discours et les bons arguments ne peuvent rien contre ce fait précis.

La Boine, ancien chemin de vigne, est à Neuchâtel celui qui de loin a la plus forte circulation de piétons. Elle est l'axe historique du développement des hauts quartiers. Aucune commodité, aucun calcul savant, aucun trottoir macadamisé n'a pu détourner l'habitant du haut de la ville de son chemin de vigne ancestral. Il est raide, mais court, et tombe droit sur la place de l'Hôtel de Ville.

Une correction de la Boine (fig. 12) a été inscrite au plan d'alignement; elle est un modèle d'ingéniosité dans un terrain peu commode; personne ne changera pente et relief. Comme les véhicules modernes escaladent les pentes à un pourcentage autrefois proscrit, la discussion peut encore porter sur le plus ou moins grand développement des virages, mais pas sur le principe. Quelques personnes vont jusqu'à se demander si le tracé séculaire n'est pas le meilleur.

Cette correction reste l'arme-massue de ceux qui ne veulent pas le pont et inversement. Neuchâtel a en perspective deux travaux coûteux, du même ordre. En définitive il n'y a pas à choisir; les deux devront être faits.

#### *Plan d'aménagement cantonal.*

Sans préjuger de ce que l'avenir peut nous réserver, Neuchâtel se doit, canton et ville, de s'intégrer à sa juste place dans les plans d'aménagement du territoire national.

La ville aura toujours ses petits problèmes internes, de quoi faire couler beaucoup d'encre et de quoi occuper les gens: musées, bibliothèque, promenades, décorations florales, places de sport, ports, garages nautiques, etc. Ces problèmes n'ont d'importance qu'à l'échelon « cité ».

D'autres problèmes dépassent de beaucoup le cadre de la ville et ne peuvent se débattre qu'à l'échelon « canton », voire même « région ».

Nous devons nous exercer à voir de haut et largement. Le temps est passé où un propriétaire pouvait, pour sa seule commodité, faire obstacle à un projet d'intérêt général. La mesquine concurrence entre communes doit cesser, comme tombera l'obstacle de la propriété privée. Les limites communales de Saint-Blaise à Vaumarcus sont tracées selon les hasards d'une histoire récente et ne correspondent à rien; la séparation du littoral en deux districts est encore plus arbitraire. Il n'y a là qu'une seule région: le Vignoble neuchâtelois, entité géographique et économique. Son centre de gravité naturel et historique est Neuchâtel.

Les problèmes d'urbanisme posés dans le vignoble nécessitent l'étroit accord des communes riveraines.

Enfin ce vignoble, berceau et raison d'être du pays neuchâtelois, n'est qu'une mince tranche de territoire comprise entre le lac et la cote 580.

La Montagne a pris au dernier siècle un rang dans l'industrie horlogère.

La façon dont la région horlogère sera traitée dans le « Plan d'aménagement national » revêt une importance toute particulière. Cela sort des cadres de cet article, mais pas autant qu'il ne le paraît à première vue. Que la route horlogère soit Bienne-Chaux-de-Fonds ou Neuchâtel-Chaux-de-Fonds ne nous est pas indifférent. Que cette route soit faite pour relier la Montagne au reste du monde, j'en conviens ; mais, une route a deux bouts. Elle peut aussi amener un supplément de trafic à Bienne ou à Neuchâtel, donc marquer le plan de l'une ou de l'autre, sinon des deux. Les problèmes d'apparence locale ne trouvent leur solution que sur le plan supérieur. Neuchâtel, capitale naturelle du vieux pays qui porte son nom, est la première intéressée au plan d'aménagement. Il sera déterminant pour la « route de la Corniche » et la circulation du littoral.

Les problèmes d'urbanisme prennent toujours de l'ampleur : leur solution est fonction d'éléments lointains ; les éléments fondamentaux nous sont extérieurs ; nous ne pouvons que nous enchaîner au mieux dans notre coin de terre, comme une pierre dans la mosaïque.

## ÉCOLE D'INGÉNIEURS DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

### Diplômes.

Sur préavis du Conseil de l'École d'ingénieurs, la commission universitaire a conféré les diplômes suivants :

<i>Ingénieur civil :</i>	MM. Brisby, Michaël. Carletti, Giovanni. Derman, Ferit-Zeki. Derron, Robert. Foa, Claudio. Gardel, André <sup>2</sup> . Mayor, Henri. Pfister, Ivan <sup>4</sup> . Rava, Aristide.
<i>Ingénieur civil-géomètre :</i>	M. Jaquet, Albert <sup>4</sup> .
<i>Ingénieur mécanicien :</i>	MM. Combe, Etienne. Deslex, Roger. Prélaz, Roger. Sacredote, Eugenio. Schmid, René. Trionfo, Cesare.
	M <sup>lle</sup> Urban, Micheline.
	M. Züst, Robert.
<i>Ingénieur électricien :</i>	MM. Ammeter, André. D'Amman, Lionel. Bérard, André.

<sup>2</sup> Lauréat du prix des Anciens élèves de l'École d'ingénieurs.

<sup>4</sup> Lauréats du prix Grenier.

Cleusix, René<sup>3</sup>.  
Desmeules, Jean.  
Girod, Maurice<sup>1</sup>.  
Herter, Georges.  
Knecht, Willy.  
Mentha, Willy.  
Ravenna, Leone.  
Vitale, Paolo.

*Ingénieur chimiste :* MM. Andina, Pierre.  
Bibikoff, Vladimir.  
Heimo, Ernest.  
M<sup>lles</sup> Pécha, Hélène.  
Praxmarer, Yvonne.

*Géomètre :* MM. Flotron, Pierre.  
De Matteis, Carlo.  
Vautier, Jean.

## SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

### Extrait du procès-verbal de la 3<sup>me</sup> séance du Comité central du 30 juin 1944.

#### 1<sup>o</sup> Etat nominatif.

#### Admissions.

Par voie de circulation du 7 au 29 juin 1944 ont été admis :

Noms :		Domicile :	Section :
Baravalle, A.	architecte	Dornach	Bâle
Schneider, M.	architecte	Bâle	Bâle
Boss, H.	architecte	Azmoos	Berne
Weber, R.	ing. électr.	Berne	Berne
Senften, A., D <sup>r</sup>	ing. méc.	Berne	Berne
Robert, M., D <sup>r</sup>	ing. civil	Fribourg	Fribourg
Baezner, M.	ing. électr.	Genève	Genève
Vægeli, R.	ing. top.	Frauenfeld	Thurgovie
Diethelm, J., D <sup>r</sup>	architecte	Lugano	Tessin
Zanolari, B.	ing. civil	Lucerne	Waldstätte
Marthaler, H.	ing. électr.	Lucerne	Waldstätte

Dans la séance du Comité central du 30 juin 1944 ont été admis :

Gürtler, A.	architecte	Bâle	Bâle
Müller, W.	architecte	Riehen	Bâle
Seiberth-Jegge, O.	architecte	Arlesheim	Bâle
Baer, G.	ing. civil	Berne	Berne
Aeby, H.	ing. méc.	Berne	Berne
Thut, A.	architecte	Klosters	Grisons
Bloch, E., D <sup>r</sup>	chimiste	Neuhausen	Schaffhouse
Camenzind, A.	architecte	Lugano	Tessin
Pfaff, M.	architecte	Bellinzona	Tessin
Hanhart, H.-U.	architecte	Küsnacht	Zurich

#### Démissions.

Alberti, G.	architecte	Lugano	Tessin
Giovannini, P.	architecte	Curio	Tessin
Moroni, D.	architecte	Lugano	Tessin

#### Decès.

Marti, F.	ing. électr.	Langenthal	Argovie
Werner, H.	ing. civil	Bâle	Bâle
Straub, O.	ing. topogr.	Gossau	Saint-Gall
Käser, H.	ing. méc.	Schaffhouse	Schaffhouse
Bossel, E.	ing. civil	Lausanne	Vaudoise
Griot, C.	architecte	Lucerne	Waldstätte
Probst, C.	ing. méc.	Lucerne	Waldstätte
Bräm, A.	architecte	Zurich	Zurich
Renner, E., Dir.	ing. méc.	Zurich	Zurich
Bucher, H.	ing. civil	Arusha	membre isolé

<sup>1</sup> Lauréat du prix Dommer.

<sup>3</sup> Lauréat du prix de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.