Villes d'autrefois, villes d'aujourd'hui

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1935)**

Heft 2

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-120087

Nutzungsbedingungen

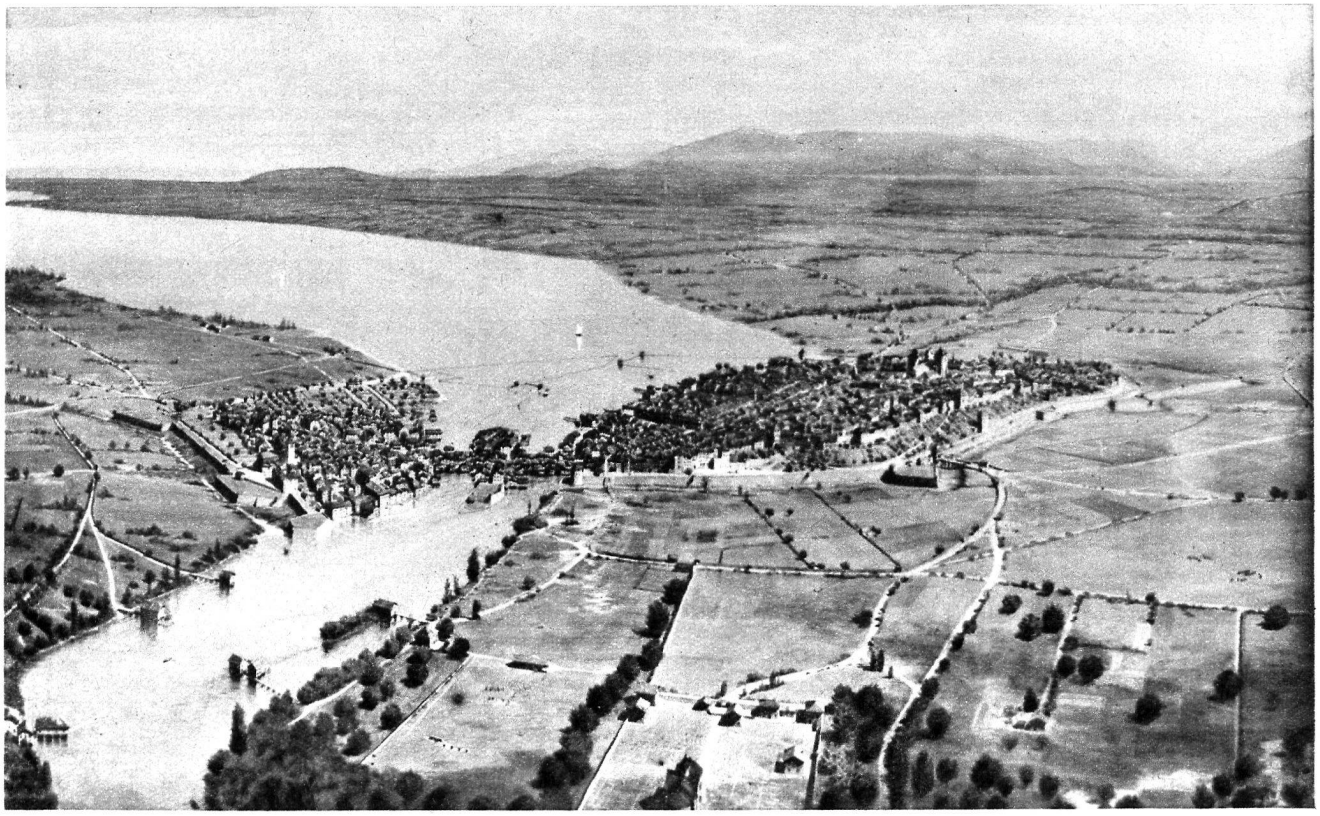
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Genève en 1602, d'après une perspective établie par Ziegler. Vue prise de l'ouest vers l'est avec, au fond, les Voirons. Type de ville surpeuplée de la fin du moyen âge.

Genève en 1930, vue d'avion prise dans la même direction que la perspective ci-dessus. La croix indique l'emplacement de la cathédrale de St-Pierre. Type de ville moderne dont le développement a été insuffisamment organisé.

VILLES D'AUTREFOIS, VILLES D'AUJOURD'HUI

Ce qui subsiste de nos anciennes villes ne peut guère nous faire comprendre ce qu'était réellement la cité de nos ancêtres. Des maisons délabrées, des ruelles étroites, des cours sombres : il n'y a pas là de quoi donner une bien haute opinion de la ville du moyen âge.

Cependant, nous trouvons de-ci, de-là, au cours de nos voyages, une bourgade ou une petite ville endormie depuis une demi-douzaine de siècles et dont l'apparition évoque subitement un passé bien différent de celui que semble raconter les vieilles masures de nos grandes villes.

La cité d'autrefois, ceinturée dans ses murailles, était fière et belle.

Derrière ces murs, chacun se sentait membre d'une communauté dont les intérêts supérieurs correspondaient à la sécurité et au bien-être de tous les citoyens. La cité et ses bastions, la bourgeoisie et ses libertés étaient les meilleures garanties d'une existence plus confortable et d'une vie plus indépendante que celle des paysans attachés à la glèbe. L'amour de la cité passait avant celui du pays.

Durant la période florissante du moyen âge, la ville était loin d'être ce qu'il en reste aujourd'hui. Elle n'était point seulement pittoresque mais elle était belle. Chaque maison où n'habitait généralement qu'une famille avait son jardin sur cour, des étables, peut-être un petit verger ou parfois une vigne en huttins. L'air et l'espace étaient largement distribués entre les bâtisses car il fallait, en cas de siège, pouvoir compter sur les produits du sol.

La cité ancienne était une véritable cité-jardin.

Plus tard, la population augmentant sans qu'il fut possible de construire de nouvelles fortifications, les jardins furent bâtis et les maisons rehaussées. La cité-jardin était devenue la ville insalubre.

* * *

Vers le milieu du dix-neuvième siècle, le progrès des armes à feu rend illusoire les plus solides bastions ; la ville abandonne définitivement le corselet millénaire qui l'empêchait de respirer.

Partout, dans la banlieue et plus loin dans la grande banlieue, les citadins construisent leurs demeures dans la campagne.

La délimitation entre la cité et la campagne disparaît.

LA VILLE MODERNE EST NÉE

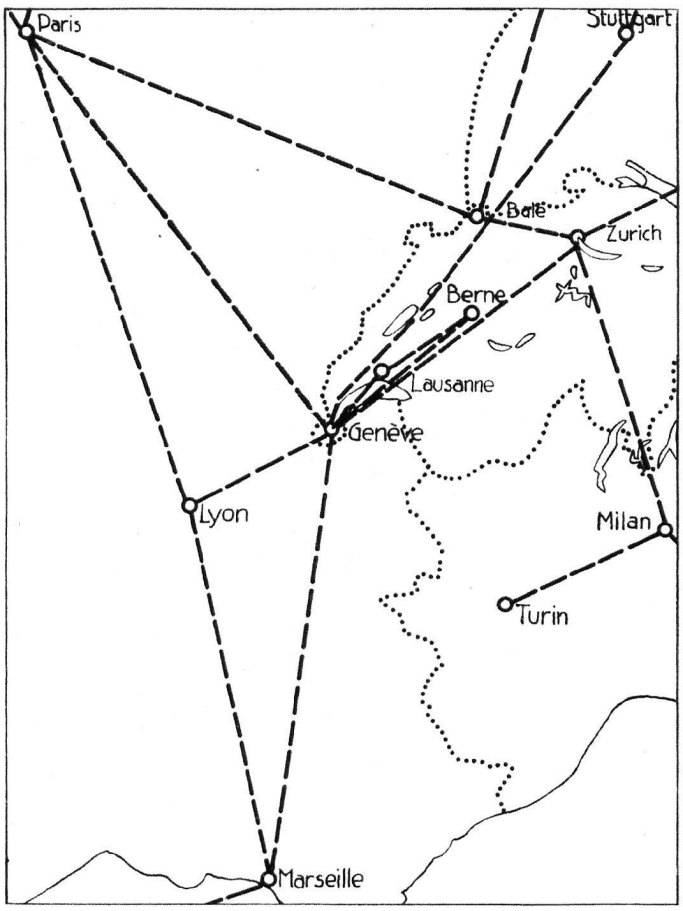
Ce développement rapide n'avait malheureusement pas été prévu et encore moins organisé. Non seulement les moyens de locomotion augmentent en nombre mais leur vitesse s'accroît d'une façon extraordinaire. Du simple véhicule traîné à 10 km. à l'heure par un fringant cheval, on passe en quelques décades aux bicyclettes, trains, trams, automobiles, autobus, etc., dont la vitesse n'est limitée que par l'insuffisance des voies et routes qui ne sont pas aménagées pour ces nouveaux véhicules.

Les problèmes de circulation sont à la base d'une réorganisation de nos villes modernes.

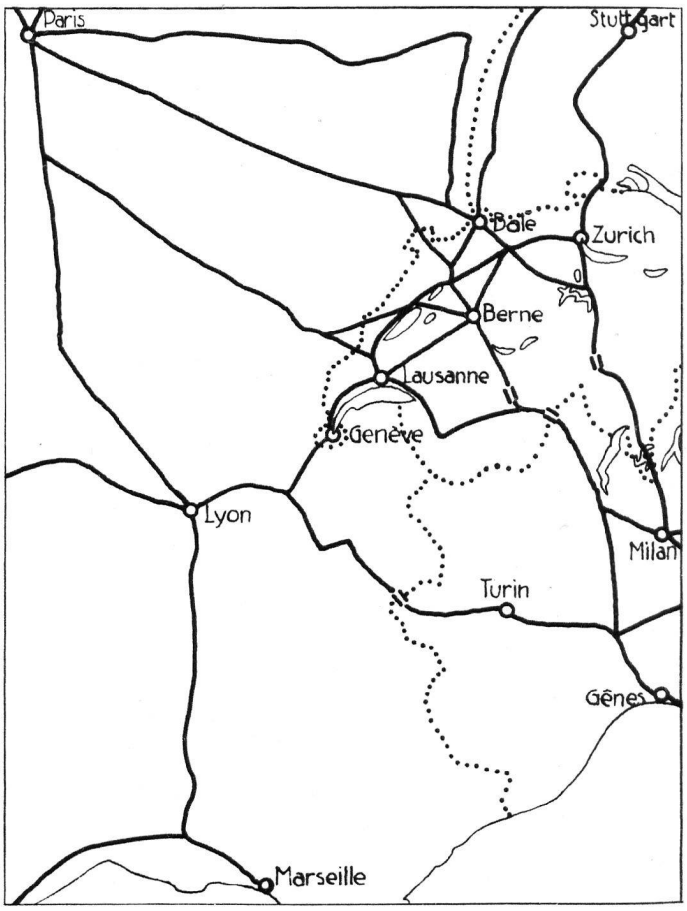
Mais cette réorganisation, à peine commencée, oblige l'urbaniste à examiner de nombreux autres facteurs. La tâche devient trop grande pour un seul ; il faut la collaboration de nombreux spécialistes pour étudier à fond un organisme aussi complexe que la ville moderne. A peine un problème est-il posé que déjà en surgit une série d'autres. Ainsi l'examen des conditions de développement de l'agglomération urbaine amène à constater que les territoires environnants sont fortement intéressés à ce développement.

Le territoire sur lequel les études du **plan régional** devrait s'étendre sont clairement indiquées dans cette reproduction de la carte Dufour, à l'échelle 1: 250,000. Ce sont les montagnes qui entourent la ville qui en constituent la limite naturelle.

Le réseau des **liaisons aériennes** pour passagers en été 1934. Les lignes postales ne sont pas indiquées.



Le **réseau ferroviaire international** intéressant la Suisse. (Voir commentaires à la page suivante.)



VILLES D'AUTREFOIS VILLES D'AUJOURD'HUI

SUITE

L'étude de la ville ne peut se limiter au plan de l'agglomération, elle doit s'étendre au plan régional.

Ceci est surtout urgent dans les régions industrielles où les villes sont très proches les unes des autres ; une entente est alors nécessaire pour grouper certaines études dans un bureau central. Tel est, par exemple, le cas du groupement des grandes villes du bassin de la Ruhr. Ce sont généralement des limites topographiques ou économiques qui désignent tout naturellement la zone d'influence à considérer ; malheureusement, les limites politiques constituent fort souvent un obstacle presque insurmontable à toute influence d'organisation rationnelle.

Enfin, parmi les problèmes économiques de la circulation, celui des relations inter-villes joue un rôle singulièrement important pour l'avenir d'une ville.

La zone d'influence d'une ville devient continentale.

Toutefois cette influence internationale dépend directement de la valeur de l'organisation locale et régionale car dans la lutte économique actuelle, **la forte volonté d'une communauté et la perfection de son outillage urbain sont les seuls garants de succès.**

* * *

A titre d'exemple, voyons ici quelques plans de Genève qui, mieux que l'exposé ci-dessus, parlent aux yeux.

La **Genève de 1602** est déjà encombrée par une surpopulation mais vue de l'extérieur, elle conserve l'aspect de la cité fortifiée, comme un îlot de pierre dans une mer de verdure.

La **Genève moderne** montre, plus que toute autre cité suisse le phénomène caractéristique de l'interpénétration de la ville et de la campagne. Bien au delà de la grande banlieue qui occupe un rayon de 5 km. autour du centre, on trouve des agglomérations qui, tel Versoix, sont habitées par de nombreux citadins.

Le **canton de Genève** enclavé par 104,4 km. de frontière politique dans le territoire français, ayant à peine 5 km. de limites du côté suisse, se trouve dans une situation très défavorable pour l'établissement d'un plan régional. En effet, la lecture de la carte indique clairement que les limites naturelles de la zone régionale devrait correspondre aux montagnes d'alentour : Jura, Vuache, Mont-de-Sion, Salève et Voirons.

Par les **communications continentales,** Genève se trouve excellemment située sur le parcours nord-sud. Les lignes ferroviaires et aériennes reliant Berlin à Marseille passent par cette ville. Par contre, la direction France-Italie est inexistante : les chemins de fer qui relient ces deux pays passent par Lyon (Mont-Cenis), Lausanne (Simplon), Berne (Lötschberg-Simplon) et Bâle (Gothard) ; il faudrait le percement de la Faucille et du Mont-Blanc pour créer une nouvelle voie transversale. Les services aériens qui devraient doubler ces lignes sont fortement prétérités par le passage des Alpes ce qui met la Suisse en état d'infériorité pour tout le trafic est-ouest. Cependant, durant l'année écoulée, des services postaux ont fonctionné avec une régularité de plus de 90 %. Cela laisse entrevoir dans un très proche avenir, la suppression de cette difficulté par des avions suffisamment puissants.

* * *

Par l'examen de ces quelques vues et cartes, nous avons franchi en quelques instants les siècles de l'évolution d'une ville. Peut-être verrons-nous maintenant avec d'autres yeux ce qui se passe autour de nous ?

Hl.