Système circulatoire et aménagement du territoire

Autor(en): **Leibbrand, K.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **28 (1956)**

Heft 12

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-124586

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

compte du thème de coordination (interrelation), et que le travail d'ensemble resta clair et bien ordonné.

Comme nous l'avons dit plus haut, le congrès en entier se réunit à la fin de chaque journée afin d'écouter avec plus ou moins d'approbation le rapport des travaux de chacun.

Aperçu d'une commission

Il est bien entendu que je ne peux parler que du petit groupe auquel j'appartenais moi-même. Nous étions assis pendant la matinée dans le jardin de notre hôtel autour d'une petite table. Ce qui fait l'agrément rare d'une telle collaboration, c'est la liaison extrêmement étroite qu'il y a entre l'architecte, le projeteur, le praticien et le théoricien. Et l'enrichissement qu'apportent l'afflux oriental, les expériences de derrière le rideau de fer, des Etats-Unis et d'Europe.

Il est vrai que nous nous occupons des problèmes urbanistiques et de leur réalisation à l'aide des moyens modernes, mais nous sommes avant tout placés devant le problème des besoins sociologiques et humains qui, souvent, sont encore inconscients chez ceux pour lesquels nous travaillons. L'idée dominante de toutes nos considérations doit être : que faut-il faire pour assurer à nouveau à l'être humain une existence digne et une demeure à sa mesure ?

C'est grâce à cela que la *Charte de l'habitat* se basera sur les droits de l'individu : rapports de l'individu et de la famille, besoin de tranquillité et d'isolement, contact avec le sol, possibilité de travaux manuels. Et sur les exigences de la famille : respect du cycle de la communauté dont l'état est – comparé à de précédentes époques – aussi confus que les circonstances dans lesquelles vit l'individu. L'idée conductrice est de faire du contemporain isolé, du spectateur passif, un membre actif de la communauté. Il faut plus à l'homme qu'un bulletin de vote, et la vie civique n'est qu'un aspect très insuffisant de l'existence.

Les conséquences de ces considérations sont extrêmement vastes : c'est la structure même de l'habitat humain qui doit être transformée. C'est-à-dire, comme le savent tous les naturalistes, l'ensemble des conditions dans lesquelles une créature prospère le mieux – que ce soit la plante, l'animal ou l'être humain. Cela mène très loin de la conception habituelle : village, ville, grande ville, et de l'emploi de ces termes. Lors d'une rencontre du Conseil du CIAM avec le TEAM X en septembre 1954 à Paris, Le Corbusier s'éleva contre une proposition contenant ces expressions. Il les remplaça par une désignation plus exacte : *agglomérations humaines.*

« A l'origine, le village, la ville, la grande ville étaient liés directement à l'importance de leur zone de production, c'est-à-dire essentiellement aux territoires les entourant immédiatement. Les méthodes de production ayant changé (conservation et distribution des produits alimentaires), ce rapport n'a plus du tout la même importance. Il y a un contraste frappant entre les limites plus ou moins stables des anciennes agglomérations et celles d'aujourd'hui qui se déplacent continuellement. Les conditions actuelles nous obligeront à avoir des limites physiques et administratives beaucoup moins strictes que celles qui existent de nos jours. Toutes les agglomérations à développement rapide débordent constamment les limites qu'on leur a fixées à l'origine, et la structure humaine qui est en train de prendre corps ne connaît plus de limites rigides. Il faut parvenir à créer un système d'administration assez souple pour que puissent être évités le morcellement chaotique de la nature et le développement déréglé des faubourgs ; et pour que l'expansion puisse se faire harmonieusement dans l'ordre général.

» Nous ne sommes encore qu'au début de l'étude de cette nouvelle structure, et pourtant, certaines caractéristiques de son ébauche sont déjà perceptibles : dans cet habitat en formation, il n'y a pas de communauté isolée ; à la place de la structure amorphe que nous connaissons, nous voyons apparaître ce que nous nommerons *la constellation urbaine.* »

Ce qui précède ne donne que quelques indications de la ligne de conduite que suivra la *Charte de l'habitat.* C'est à Harvard, où plusieurs d'entre nous se trouvent réunis et où travaille Walter Gropius, que le texte en sera en grande partie rédigé. Le Corbusier a, lui aussi, offert sa collaboration. L'établissement de la charte se trouvera de cette manière aux mains des aînés et donnera, nous l'espérons, un résumé général de l'activité passée et future du CIAM.

Pour le reste, l'avenir du CIAM est maintenant aux mains des « quadragénaires de 1956 », ainsi que le disait Le Corbusier dans un message au congrès :

« La métamorphose CIAM 1956 doit s'opérer sur la base de la nouvelle génération, seuls représentants qualifiés des acteurs d'une nouvelle étape CIAM orientée vers une solution des problèmes posés par l'époque présente : demain – à partir de 1956... Messieurs, amis, attention au tournant ! »

SYSTÈME CIRCULATOIRE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Par le professeur K. Leibbrand

Données générales

L'aménagement d'un territoire donné et les études qu'il nécessite sont, depuis longtemps déjà, choses considérées comme indispensables. On peut discuter cependant des idées qui prévalent dans de telles études ainsi que des méthodes d'application. En ce qui concerne un réseau de circulation d'une part et la circulation dans ce réseau d'autre part, deux facteurs essentiels entrent en ligne de compte dès qu'il s'agit de les « aménager » l'un et l'autre : la réglementation des questions tarifaires et l'aménagement proprement dit du réseau considéré.

La politique des tarifs

Les tarifs des entreprises de transport publiques, ceux des chemins de fer et des lignes de transport routier

en particulier, sont établis en tenant compte de certains facteurs économiques. C'est ainsi que les régions éloignées du pays jouissent de tarifs allégés qui leur permettent de maintenir, sur le plan économique, leur concurrence avec les régions du centre comme aussi d'être reliées plus aisément avec celles-ci ; des tarifs particuliers sont aussi appliqués aux transports massifs ; dans le même ordre d'idées, les administrations des entreprises de transport accordent des tarifs spéciaux aux habitants des régions montagnardes tant en ce qui concerne le tarif voyageurs que le tarif marchandises. Ces « aménagements » des tarifs sont des éléments qui jouent un rôle essentiel dans le cadre plus général de l'aménagement du territoire. Dès que, par contre, les entreprises de transport mettent l'accent sur l'aspect purement commercial des tarifs, elles compromettent du même coup la possibilité de les « aménager ».

Un autre domaine particulièrement important de l'application des tarifs de transport dits « aménagés » est celui qui concerne les transports des masses travailleuses. C'est l'un des moyens essentiels qui doit rendre possible le démembrement des grandes villes, solution qui seule permettra à l'habitant de ces villes un retour à une vie plus proche de la nature. Il est évident toutefois que ce démembrement entraîne certaines conséquences que l'on oublie trop facilement : il étend l'emprise des villes sur de vastes régions rurales qui « s'urbanisent » à leur tour lentement mais sûrement. D'innombrables gens, en effet, passent chaque jour de longues heures à voyager entre leur habitat et le lieu de leur travail, en ville. C'est une erreur que commettent encore trop souvent de nombreux chefs d'entreprise lorsqu'ils créent de nouvelles usines dans les grandes cités ou qu'ils agrandissent celles qu'ils y possèdent déjà. Ils savent pourtant qu'une très forte proportion de leur personnel vient des régions environnantes, parfois même éloignées, où l'on gagne moins facilement sa vie ; ils savent que cette main-d'œuvre jouit de tarifs fortement réduits et qu'elle ne leur coûtera pas des salaires très élevés, mais ils ne se soucient pas des heures que cette main-d'œuvre devra affronter chaque jour dans les moyens de transport ni de l'argent que cet état de choses l'amène à gaspiller. Cette industrialisation des grands centres qui condamne tant et tant de gens à un perpétuel va-et-vient – le fameux « Pendelverkehr » des urbanistes de langue allemande – a des conséquences catastrophiques. Il faut donc se demander s'il ne serait pas infiniment préférable de provoquer un regroupement des zones de l'habitat et de celles du travail : une politique intelligente des tarifs de transport y contribuerait largement ; il y aurait même lieu, et ce serait encore le mieux, de grouper ces zones de telle manière, par exemple, que le travailleur puisse gagner facilement son usine, son atelier ou son bureau à pied ; ce serait évidemment la meilleure solution ; le travail doit être mis à la portée de celui qui l'exécute et non le contraire.

Le réseau de circulation

Les communications jouent un rôle capital dans la vie d'un pays et, par voie de conséquence, leur réseau joue un rôle déterminant dans l'aménagement de son territoire.

Voies navigables. – Au cours des siècles qui nous ont précédés, l'eau constituait la voie de communication idéale ; c'est ainsi que les villes importantes de l'antiquité et du moyen âge se trouvent toujours à portée de l'eau : Venise et ses canaux, Amsterdam et ses « Grachten » et Hambourg et ses « Fleeten » en constituent des exemples frappants. Malgré l'apparition d'autres moyens de transport, la voie d'eau n'en a pas pour autant perdu de son importance. C'est ainsi, par exemple, que l'on ignore trop souvent encore que plus du 40 % du commerce extérieur de la Suisse est acheminé par le Rhin. Il faut voir là l'une des raisons primordiales du développement de l'industrie à Bâle. Le jour où, par ailleurs, le Haut-Rhin sera rendu navigable, il s'ensuivra d'importantes transformations dans les cantons du nord de la Suisse. L'ASPAN s'est déjà saisi de ce problème.

Voies ferrées. – La décision la plus importante qui fut prise au cours de l'histoire de la construction du réseau ferroviaire suisse est sans aucun doute celle qui fixa le choix de la ligne du Gothard au détriment de celle des Alpes orientales. Il faut y voir l'une des raisons principales du développement économique de la Suisse centrale, nettement plus marqué que celui dont jouit la Suisse orientale. On peut affirmer que les principaux facteurs qui entrèrent en ligne de compte lors de l'établissement des voies ferrées relèvent tous du domaine de l'aménagement du territoire ; certains réseaux ferroviaires comme les chemins de fer vicinaux de la Prusse ou le chemin de fer de l'intérieur en Suède ou celui du nord en Norvège en sont des exemples typiques.

Il est d'ailleurs hors de doute que le chemin de fer a été l'un des facteurs déterminant de l'extension des villes ; il doit être aussi considéré comme le moyen essentiel qui permet leur « désintégration », les cités-jardins anglaises en constituent la démonstration. Il apparaît clairement maintenant que la révolution qui s'est opérée dans le domaine des transports est à l'origine même du développement de beaucoup de cités : certaines d'entre elles sont des nœuds ferroviaires, d'autres des nœuds routiers ; elles se différencient nettement les unes des autres tant par leur caractère même que dans leur plan ou dans leur importance. Cela nous permet de mieux comprendre pourquoi la construction des voies ferrées comme aussi celle des routes ressort nettement du domaine de l'aménagement du territoire.

Réseau routier. – La construction des routes, et plus spécialement celle d'un réseau de routes de grande communication, exige de nos jours une étude très attentive. En Suisse, en 1942 déjà, M. Armin Meili, alors conseiller national, envisageait l'aménagement d'un réseau de voies routières de grande communication. Il projetait même la création d'une cité entièrement nouvelle en un site adéquat quelque part entre le Léman et le Bodan ; à son idée cette ville devait être raccordée au réseau d'autoroutes qui aurait alors constitué son principal moyen de communication avec le reste du pays. L'étude du tracé des autoroutes comporte les mêmes difficultés que celles qu'il fallut surmonter lors de la construction des voies ferrées. C'est ainsi que, par exemple, les points de pénétration des voies de raccordement aux autoroutes joueront, dans les agglomérations urbaines, un rôle analogue à celui des gares de chemins de fer : ce seront des zones d'expansion économique et des centres vitaux favorables au développement de la ville. Les autoroutes, en elles-mêmes, par contre, constitueront nettement un obstacle dans les campagnes qu'elles couperont en deux ; cet obstacle pourra être quelquefois très gênant pour de nombreuses raisons. Ce qui précède suffit à démontrer l'importance des intérêts en jeu et laisse apercevoir quelles peuvent être, dans l'avenir, les conséquences de décisions à prendre aujourd'hui. Ce sont ces raisons essentielles qui exigent que l'étude du réseau des autoroutes, en Suisse, soit entreprise à l'échelle du territoire tout entier de notre pays. C'est la seule manière de mettre en œuvre de façon valable, les principes fondamentaux dont s'inspire toute étude de l'aménagement d'un territoire.

Trafic aérien. – Le trafic aérien est organisé d'une manière fondamentalement différente. Quelques aérodromes, répartis dans le pays, suffisent à assurer ce trafic aérien dont ils sont aussi les places d'échange et d'intercommunication. Le trafic aérien à destination des pays d'outre-mer a le grand avantage de nous éviter,

en Suisse, le détour des ports maritimes. On songe aussi à l'hélicoptère : il est encore difficile de se rendre compte des services que cet engin pourra nous rendre dans le trafic aérien suisse ; il est cependant certain qu'il permettrait de réaliser d'intéressantes liaisons entre les différentes régions du pays et les aérodromes importants.

L'aménagement du trafic

Les différents moyens de communication actuels exigent des surfaces chaque jour plus importantes. Il en résulte une emprise toujours plus marquée de l'espace libre et des surfaces utiles. Cette situation exige que le problème de l'aménagement du trafic soit placé dans son vrai cadre : celui de l'aménagement global de tout le territoire. Il ne peut plus être question de solutions n'intéressant qu'un seul moyen de transport ; on ne peut plus envisager l'étude de la canalisation du Haut-Rhin ou celle de l'aménagement du canal transhelvétique sous le seul angle de vue des problèmes de navigation fluviale ; il n'est de même plus possible de parler du dédoublement de voies ferrées ou de la suppression de lignes secondaires dans le cadre isolé des problèmes uniquement ferroviaires ; il n'est évidemment pas possible non plus d'envisager le problème de l'aménagement du réseau routier ou de l'assainissement de la circulation urbaine en ne se préoccupant que du seul problème de la route ; le trafic aérien lui-même, enfin, ne peut être envisagé pour lui seul, qu'il s'agisse des lignes intercontinentales ou d'aérodromes régionaux. Il importe au contraire de bien saisir que tous les problèmes intéressant le trafic en général doivent être étudiés sur une vaste échelle les englobant tous ; il faut procéder à une étude de base ; il faut définir les moyens permettant de réaliser un aménagement intéressant tous les moyens de transport sur tout le territoire du pays ; il faut enfin préciser les données du fonctionnement de cette vaste organisation du trafic.

Le système circulatoire du pays ne peut être valablement organisé que sur la base de données précises, techniques, économiques, géographiques, sociales et politiques. Il constitue l'un des problèmes-clef qui se posent à l'Association suisse pour le plan d'aménagement national.

Traduit et adapté par J. Bd.
(Association pour le plan d'aménagement national.)

BIEN-ÊTRE

L'histoire, telle que nous l'étudions, c'est-à-dire le récit très résumé, très étroitement délimité, des faits et gestes d'un très petit nombre de dirigeants et de leur entourage, ne nous apprend rien sur le comportement, le genre de vie, les usages et les habitudes de toute une catégorie de nos ancêtres, de cette très nombreuse catégorie qui, précisément, n'a jamais participé autrement que comme matériel humain, aux combats, conquêtes, marchandages, échanges de territoires, mariages plus ou moins intéressants ou fructueux, qui seuls ont eu les honneurs de la chronique. Pour reconstituer la vie de cette multitude, pour la sortir de la nuit où elle dort, nous en sommes réduits aux suppositions contradictoires.

Annulée par une organisation sociale cassante, rigide, redoutable, nous sommes bien obligés de reconnaître aujourd'hui qu'on ne s'est jamais résolu, au cours des millénaires, à ne considérer en elle que son rendement manuel, d'ailleurs fort avarement rétribué. Nous n'avons de témoignages sur l'existence de cette plèbe durement courbée sur des travaux sans honneurs ni récompenses, que les blocs amoncelés des pyramides, le gros œuvre des cathédrales, avant que la sculpture en vienne figurer l'âme, les terrassements de ces palais aux fêtes desquels elle ne prenait point de part.

Hors quelques cris stériles lancés de temps en temps, le souvenir de cette infinité d'inconnus est noyé pour toujours. Ces corps déformés par l'ouvrage, ces mains

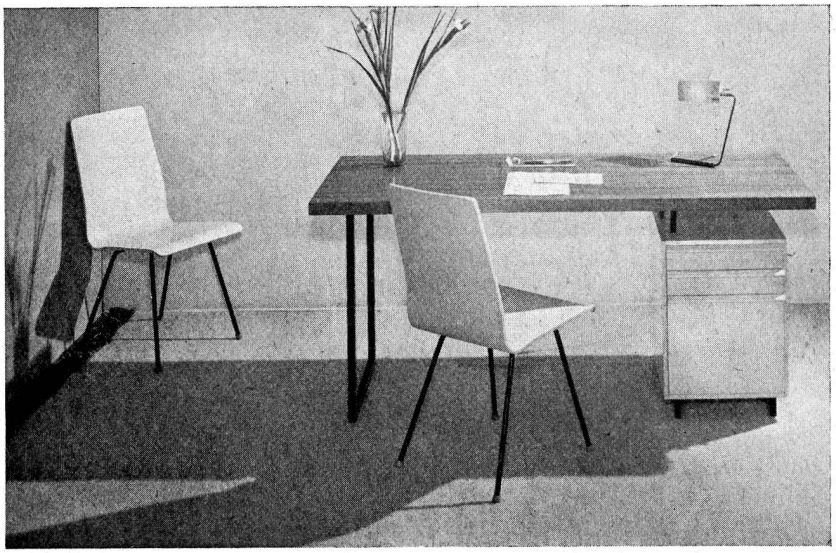

Table de travail avec casier de bureau. Projet de Wohnhilfe, Zurich. Cliché *Das Werk*.