Des nouvelles d'Albert Bodmer

Autor(en): **Bodmer, Albert**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1961)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125214

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

Le projet de liaison continue entre la Grande-Bretagne et la France

Une liaison continue entre la France et la Grande-Bretagne est à l'heure actuelle une nécessité politique et économique. Après examen objectif des différentes solutions possibles, on est arrivé à la conclusion que le tunnel ferroviaire est la solution qui doit être retenue pour ses avantages techniques et économiques.

Le moment est venu où les Gouvernements britannique et français doivent prendre une décision.

En France comme en Grande-Bretagne, l'évolution du trafic a été étudiée d'une façon approfondie. Etant donné l'importante progression à prévoir, il faut nécessairement faire quelque chose: ou bien créer une liaison continue ou bien développer le parc d'avions, de navires, de ferry-boats, modifier les ports...

Si aucune liaison directe n'était créée, il faudrait dépenser des sommes encore plus importantes pour rénover les moyens traditionnels et les accroître à la mesure des besoins. Encore se priverait-on de l'important trafic engendré par le nouveau mode de transport.

L'examen approfondi des différentes solutions possibles, y compris le pont, a montré que la plus avantageuse était celle du tunnel ferroviaire.

Le tunnel coûterait 1,50 milliard NF contre 3 milliards NF pour le pont.

Il faut se demander s'il serait judicieux de dépenser inutilement 1,5 milliard de plus pour un pont, alors qu'avec la même somme, on pourrait financer 600 à 700 km. d'autoroutes. La somme de 3 milliards doit donc permettre à la fois la traversée de la Manche dans des conditions optima et la réalisation d'une liaison par autoroute de Londres à Paris et à Bruxelles.

Ce coût de moitié du tunnel présente d'autres avantages: Il permet au tunnel de pratiquer des péages moins élevés que le pont. Tout abaissement de péage se traduisant par un accroissement du trafic, on peut penser qu'en fait le tunnel sera en mesure d'écouler un trafic réel supérieur à celui du pont, dont les péages ne sauraient être diminués sans compromettre la recette et la rentabilité de l'ouvrage. Les capitaux nécessaires sont beaucoup plus faciles à réunir et à rémunérer.

Enfin le tunnel est une solution très moderne: avec les méthodes classiques d'exploitation, il permettra d'acheminer le trafic jusqu'en 1980. Avec un équipement électronique approprié, il sera possible, moyennant des dépenses relativement faibles, d'augmenter largement ses possibilités.

On peut envisager le moment où toutes les cinq minutes la «route sur rails» prolongeant sans solution de continuité la voie terrestre venant de Londres, de Bruxelles ou de Paris, se mettra automatiquement en marche, réalisant le «passe-autos automatique» qui, pour un passage obligé, constituera la solution la plus économique et la plus moderne, la plus conforme aux véritables intérêts de toutes les catégories d'usagers et des collectivités nationales intéressées.

Le groupement comprend des représentants d'organismes financiers américains, anglais et français qui ont participé à l'étude de la liaison. Il est arrivé à la conclusion que le pont était une solution trop onéreuse.

En réponse à diverses questions, il a été notamment précisé que la ventilation dans le tunnel parcouru par des rames électriques n'offrait aucune difficulté. Il a été indiqué enfin que le gabarit prévu pour le tunnel permettait le passage de camions de 3 m. 78 de haut.

Les frais d'entretien annuels du tunnel ont été évalués à 14 millions de NF et ceux d'exploitation à 22 millions NF.

Attendons maintenant les décisions des gouvernements.

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment.)

Des nouvelles d'Albert Bodmer

Mon cher rédacteur,

Ce que j'apprécie spécialement dans votre revue c'est la manière dont vous présentez les nouvelles réalisations avec des chiffres comparatifs et vos propres critiques qui vont en profondeur. En effet, on peut constater que la haute conjoncture facilite souvent des réalisations imprégnées d'un certain snobisme au détriment des qualités humaines et sociales. C'est pourquoi il me paraît souhaitable de reprendre l'examen de ces quartiers quelques années plus tard en faisant une enquête auprès des habitants.

Sous votre direction, la revue «Habitation» que je lis toujours avec un grand plaisir, s'est avancée, en peu de temps, au premier rang (??? Réd.) des publications suisses et internationales traitant les problèmes de l'urbanisme et de l'habitation. La lecture des récents N°s 8 et 9 m'a confirmé mes propres impressions concernant les solutions remarquables réalisées en Angleterre, notamment aux «New Towns» de Stevenage, Harlow, Crawley que j'avais visitées en 1951. Lors du congrès de Hastings en 1946, date de l'approbation de la loi sur les «New Towns», j'ai eu l'occasion de parcourir à pied «Welwyn Garden City», créé en 1919 par Ebenezar Howard, ce qui m'a donné l'impression de parcourir le vrai paradis terrestre.

Il y a déjà deux ans que je suis en Turquie. Comme expert de l'ONU, j'ai établi le nouveau plan d'aménagement de la ville d'Izmir (Smyrne) qui compte 400 000 habitants et

Toponymie

Les ennuis des habitants de Paris

Les honnêtes gens ont des susceptibilités parfois fort inattendues.

Ils se laissent trop souvent bousculer – moralement ou corporellement – par les fâcheux; ils supportent allégrement les avanies des uns ou des autres, du pouvoir ou des malotrus; ils courbent le dos devant ceux qui crient le plus fort; mais parfois ils s'insurgent pour des détails et cette brusque prise de conscience laisse pantois ceux qui abusent et usent sans vergogne de leur inlassable patience.

Aussi a-t-on appris sans surprise que les habitants d'une petite rue située à deux pas de l'Hôtel de Ville de Paris venaient de lever brusquement l'étendard de la révolte.

Non pas, comme vous pourriez le supposer, parce que leur chaussée est défoncée, leurs trottoirs démolis ou que l'éclairage y est inexistant le soir venu. Non pas parce que les automobiles y stationnent en files imperturbables au long des semaines, ou y envahissent même lesdits trottoirs.

Tout cela ne les gêne pas, non plus que les pétarades des moteurs, le fracas matinal des poubelles, les «négligences» des pigeons sur le rebord des balcons ou celles des petits chiens de la dame du cinquième dans le caniveau.

Ce qui – brusquement – les offense, c'est que leur rue se nomme la rue des Mauvais-Garçons. Ce n'est pas sans doute un événement récent puisque ce nom doit bien remonter au moyen âge, au temps d'une quelconque Cour des miracles, juchée à l'abri de la Maison communale. Toutefois, les habitants du cru ont découvert que, pour pittoresque qu'il soit, ce nom pourrait prêter à confusion, du moins, disent-ils «dans les esprits simples». Ils ont donc alerté leur conseiller municipal et celui-ci, très sérieusement, s'est fait l'écho de leurs doléances en posant une question écrite au préfet de la Seine par le truchement du dernier numéro du *Bulletin municipal officiel*. Il suggère même la solution, ce diligent conseiller municipal, proposant qu'on désigne la rue sous le nom des Bons-Garçons... [1]

N'est-ce pas superbe d'élégance et de simplicité?...

Mais ne convient-il pas d'admirer la sérénité des habitants de la rue des Mauvais-Garçons qui à notre époque, peuvent se passionner d'aussi graves problèmes?

Qui donc reprochait leur futilité aux Français? Qui donc prétendait qu'ils ne pensaient qu'aux joutes politiques et qu'à la stratégie du Café du Commerce?...

Jules César en a menti avec ses calembredaines sur nos ancêtres les Gaulois!...

Mais il faut espérer qu'un tel exemple sera également suivi par tous les riverains des voies qui craindront quelque confusion lorsqu'ils livreront leur adresse; tels ceux de la rue du Corbeau, de l'impasse de la Baleine, de l'impasse des Bœufs, de l'impasse des Chiens, de la rue aux Ours, de la rue du Sauvage, etc.

Quant à ceux qui gîtent rue de la Grande-Truanderie, rue de la Santé, rue Vide-Gousset, passage de l'Enfer, quelles protestations ne vont-ils pas pousser! Et nous n'osons penser à ceux qui demeurent impasse Conard ou rue Brise-Miche, bien entendu!...

D'autant qu'il restera la rue, la place et le square Cambronne.

[1] Hélas! Il existe une impasse des Bons-Garçons à la Porte de Saint-Ouen!

---

qui s'accroît à une cadence de 3,5 % par an. Depuis quelques mois le ministère m'a appelé à une nouvelle tâche très intéressante: l'aménagement des villages.

Le problème est le suivant: Lors d'une enquête, on a constaté que 2080 villages sont menacés de destruction par des inondations, des séismes, des éboulements, etc. Tous ces villages doivent être déplacés et reconstruits. Le gouvernement a pris la décision de reconstruire en première étape 365 villages situés dans toutes les régions du pays. Il faut donc choisir les nouveaux emplacements et trouver de nouvelles solutions pour l'aménagement en y apportant l'équipement technique, hygiénique, social et culturel nécessaire. Ce qui est le plus séduisant pour moi dans ce problème, c'est le côté humain et je peux dire que j'ai de bonnes chances de réussir avec une équipe de jeunes architectes.

A. Bodmer.