Nos villes dévorées par l'automobile!

Autor(en): **Giuliani, J.-P.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1966)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-126071

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

l'une. Ou bien: «J'en ai profité pour faire ma cuisine à fond», prétend l'autre.
— Il faudrait peut-être les mettre dans le coup pour qu'elles prennent un certain sentiment de leur liberté et en même temps de leurs responsabilités?
— C'est précisément ce que nous avons fait en leur demandant de participer à la garde des enfants. A nous deux seules, de toutes façons, cela devenait trop lourd. Nous avons recueilli une vingtaine d'adhésions, ce qui nous a permis d'organiser un roulement. En principe, chacune d'elles est de garde un après-midi tous les deux mois; leur participation reste donc minime mais nos volontaires estiment qu'elles sont déjà bien assez engagées!
— Quand et comment la garderie fonctionne-t-elle?
— Deux après-midi par semaine, de 2 h. à 6 h., moyennant une petite indemnité de 1 fr. par enfant. Tout l'argent que nous récoltons est destiné à l'achat ou au remplacement des jeux et jouets éducatifs *Pinocchio* qui, comme vous le savez, sont à la fois beaux et solides. Cela veut dire qu'ils se détériorent difficilement et qu'ils vieillissent très bien. Bien entendu, le travail de garde est bénévole.
— Et les expériences, elles ont été concluantes?
— Oui, dans le sens que certaines fautes dans les méthodes d'éducation des enfants ont sauté aux yeux. Nous avons ainsi une occasion toute trouvée d'en parler et d'en discuter avec les mères. Il y a tout un problème de formation des parents auquel il est primordial de trouver une solution. Nous avions essayé, sur le plan de l'*Ecole des parents,* de créer des groupes de discussion, mais notre tentative a lamentablement échoué. Une première conférence faite par un psychiatre avait réuni vingt-cinq à trente personnes. A la seconde rencontre, qui devait être une séance de discussion, j'étais seule au rendez-vous. Il faut dire les choses comme elles sont: les gens n'ont rien à se dire.
J'ai compris alors qu'il fallait procéder différemment, c'est-à-dire nouer patiemment des liens personnels et mettre les parents assez en confiance pour qu'ils aient eux-mêmes le désir de créer des groupes de discussion sur toutes espèces de sujets et ils sont nombreux: éducation sexuelle, racisme, etc. Mont-Goulin, comme vous le savez, est fermé aux étrangers. Il serait nécessaire que les gens du quartier en viennent à une prise de position sur cet important problème, ce qui ne peut pas avoir lieu sans préparation, sans information et sans discussion.
— Vous avez donc bon espoir d'arriver à vos fins?
— Mon amie trouve que le dégel est difficile et que les gens sont terriblement réticents. Pour mon compte, je suis moins pessimiste; un travail se fait en profondeur et j'ai des raisons de penser que ça commence à bouger.
J'ai admiré ces deux jeunes femmes qui ont décidé de faire sortir une *vie sociale* de rien. Isabelle de Dardel.

Photos Maillard, Prilly.

Nos villes dévorées par l'automobile!

La grande ville ne peut plus être un terrain de conquête pour les capitaines d'industrie, ni un champ privilégié de profit pour les grandes firmes commerciales, ni un instrument de puissance dans les mains d'un pouvoir napoléonien.

Ch. de Lauwe.

Dès 1924, Le Corbusier avait constaté avec inquiétude le développement vertigineux de l'automobile. Et déjà il jetait un cri d'alarme... qui ne fut pas entendu.
Aujourd'hui, à l'heure même où de grands efforts sont entrepris dans notre pays et partout dans le monde pour créer des réseaux routiers adaptés à l'évolution du parc automobile, on peut craindre que le problème de la circulation soit résolu de façon inhumaine; sous la contrainte de l'urgence des besoins, des décisions arbitraires, voire absurdes, sont prises; aux abords des villes américaines, les autoroutes s'entortillent pour former de véritables nœuds de circulation comportant des voies à plusieurs niveaux avec de gigantesques échangeurs en forme de trèfle; à la vue de ces nœuds, on ne peut s'empêcher de songer à une solution de fortune, de rafistolage provisoire mais d'un coût impressionnant. Mais ces enchevêtrements de rubans de béton ne se rencontrent pas seulement à l'extérieur de la ville, ils pénètrent au cœur de celle-ci lui conférant des aspects sinistres et détruisant la texture même de la cité en s'accaparant de grands espaces, en méconnaissant le rôle social et vital du centre urbain. L'Europe est à son tour gagnée par cette nouvelle vague voulant épouser à tout prix le mode d'existence de nos lointains voisins. Ces massacres doivent nous faire réfléchir avant de nous jeter éperdument dans les travaux qui, sous le fallacieux prétexte d'augmenter la vitesse des échanges, mettent en jeu la richesse des collectivités, les principes de notre culture et de notre démocratie.
Cela signifie aussi qu'à l'intérieur des zones urbanisées, les circulations doivent préliminairement s'insérer dans l'étude d'un plan d'ensemble, cela va sans dire, en respectant la «loi de différenciation», c'est-à-dire en séparant la circulation pédestre des véhicules; précisons encore que l'établissement d'un réseau routier ne doit pas se faire indépendamment d'un plan d'aménagement mais bien simultanément pour éviter toute déconvenue. Quant aux autoroutes, leur étude doit être soumise à la même règle.

Le déclin de l'automobile

Les réalisations dont nous parlons plus haut, tant en Amérique qu'en Europe, ne sont pas toujours favorables à l'expansion de l'automobile et nombre d'observateurs prédisent que «le temps n'est pas lointain où la coagulation du trafic sera totale et où la cité entière ne sera plus qu'un vaste parking figé dans l'immobilisation». (Le Ricolais, ingénieur français.)

Des réactions sont cependant nées pour lutter contre cette emprise néfaste de l'automobile. Dans certaines villes, et particulièrement au centre de celles-ci, de vastes zones sont de plus en plus réservées à l'usage exclusif des piétons, le garage individuel n'est plus incorporé à l'immeuble collectif, mais il se trouve à l'aboutissement de la voie carrossable; c'est là le signe d'une réaction salvatrice contre les abus de l'automobile. Il y a une vingtaine d'années, André Siegfried reconnaissait les services éminents rendus par l'automobile à l'ordre économique, les facilités qu'elle confère pour la détente des vacances, mais en revanche son usage incontrôlé fait oublier tous ses avantages.

Ces mesures et ces réflexions sont bien les premiers indices d'une mort lente de l'automobile au centre de la ville. Le sociologue Chombart de Lauwe, faisant allusion au flux et au reflux des «automobilistes du dimanche», qui sont en fait de véritables exodes temporaires, dit: «Notre civilisation urbaine actuelle ne doit pas engendrer une civilisation d'évadés.» La disparition de l'automobile du centre de nos cités ne peut être effectivement qu'un bienfait; c'est la première condition pour que le citadin retrouve tout l'intérêt de vivre au sein d'une communauté humaine propre à favoriser une authentique renaissance de l'esprit civique et de la vie sociale.

Dans les pays développés cependant, la voiture est admise sans réticence, sans restriction, sans nuances malgré les innombrables et incessants correctifs nécessités par ce «culte du transport individuel» qui grèvent inconsidérément les budgets des municipalités au profit d'intérêts bien particuliers aliénant toute tentative de régénérescence de nos centres urbains moribonds.

Cette agonie par congestion provoque l'évasion de la résidence vers la périphérie et la prolifération de parkings au centre dont la location est encore plus rentable que les immeubles.

De telles considérations ne peuvent évidemment sensibiliser les partisans de la politique du «laisser-faire» qui ne se préoccupent guère des conséquences funestes de ces faits pour l'avenir de nos cités, leur mentalité ne vise qu'un but: déployer toutes les subtilités de leur égoïsme social pour tirer profit des circonstances toute mise en garde n'étant considérée par eux que comme jérémiade face à une fatalité inéluctable; et pourtant, des solutions existent pour donner à nos villes un caractère humain, mais voilà il faut reprendre le problème à la base; cela implique un gros effort à fournir, un manque à gagner rapidement; dans ce cas, il vaut mieux éluder la question qui sera sans doute résolue par les prochaines générations... voilà l'état d'esprit (borné) qui anime bien des hommes en haut lieu que nous honorons souvent démocratiquement.

Les municipalités, d'autre part, trouvent plus simple de laisser gaspiller l'espace plutôt que de préparer des plans soigneusement étudiés; elles sont responsables pour une grande part du marasme qui règne dans nos centres urbains.

Nos villes ont-elles un avenir?

«L'urbanisation ne se réduit pas à l'édification d'un ensemble d'éléments visibles sur le terrain. Le cadre qu'elle tend à tracer est le support d'un système économique et d'un mode de vie», c'est ce que nous lisons dans un numéro exhaustif de la revue «Prospective» consacré à l'urbanisation.

Derrière la conception de la ville, c'est donc la conception de la société qui est en cause et Chombart de Lauwe fait encore remarquer que «l'imagination des techniciens devrait travailler non pour choisir la solution la plus facile et la plus efficace pour la production, le commerce, les finances et l'administration; elle devrait tenir compte avant tout des hommes pour lesquels la ville est faite et de leurs besoins. Sinon les sciences humaines elles-mêmes seront utilisées pour adapter les hommes au cadre qui aura été construit pour eux sans les consulter, pour faire accepter les décisions en haut lieu par une «élite» chargée de penser pour les autres.

« Connaître la société et ses processus d'évolution, les besoins et les aspirations des hommes qui la composent, voilà l'objectif premier des chercheurs; mais leur tâche doit être essentiellement novatrice autant que celle des techniciens. Cherchant à prévoir des besoins nouveaux et de nouvelles formes de vie sociale, ils se retournent vers les techniciens pour leur demander d'orienter leurs recherches dans le sens le plus favorable à la réalisation de la société nouvelle qui s'élabore.»

Dès lors, il ne s'agit plus d'accepter sous prétexte de modernisme tout ce que les techniciens imposent. De plus en plus, les faits montrent que les aspects sociologiques et psychologiques des problèmes d'urbanisation sont à la base d'un véritable réalisme si nous voulons satisfaire les besoins humains de notre temps.

Néanmoins, comme le dit si pertinemment le sociologue Lewis Mumford: «Il est indispensable, cela va sans dire,

que les projets tiennent compte de la circulation automobile; mais il n'est nullement nécessaire que les voitures soient autorisées à pénétrer et à stationner librement dans toutes les parties de la cité, au plus grand détriment de toutes les autres activités habituelles, ni que tous les modes d'existence soient organisés en fonction de l'usage d'une voiture personnelle, ou que les structures mêmes de la cité puissent être remises en question par la sortie de modèles aux dimensions de plus en plus importantes. Et ces nouveaux véhicules réclament de si vastes terrains de parking que les utilisateurs des centres d'achats installés en bordure des agglomérations font souvent de leur véhicule à leur objectif une marche plus longue que s'ils descendaient d'un bus près d'un point central de la cité. Ils n'en conservent pas moins l'illusion que leur voiture peut les déposer au «pas de porte». Mais, en négligeant les transports publics, en construisant des autoroutes à l'extérieur de la cité et de vastes parkings à l'intérieur, pour encourager l'utilisation des voitures personnelles, nos ingénieurs et nos urbanistes ont contribué à la destruction du tissu cellulaire de la cité et compromis les chances de former un vaste organisme urbain à l'échelle de la région. Sur de courtes distances, jusqu'à 1500 m., les déplacements devraient pour la plupart s'effectuer à pied. Les urbanistes et les municipalités, faute de développer les moyens de transport publics, découragent le piéton et créent une situation où seule une densité résidentielle très faible peut demeurer supportable.

Tant Chombart de Lauwe que Lewis Mumford sont unanimes à dire que notre vie citadine renaîtra si nous voulons bien renoncer aux privilèges accordés aux personnes privées pour ne pas nuire au rôle social de la cité et sacrifier à des intérêts particuliers l'utilisation rationnelle des espaces publics.

En respectant l'évolution des besoins allant de l'économique au social et du social au culturel, en organisant l'espace, en aménageant les transports, le temps, le travail, le développement culturel, en tenant compte des modifications du niveau de vie, des rapports entre classes sociales, nous pourrons alors envisager un avenir pour nos villes.

J.-P. Giuliani.

Les urbanistes disent «non» à l'automobile

par W. Konrad Smigielski, urbaniste à Leicester

Le premier plan d'urbanisme qui, d'une manière scientifique, ait dit «non» à l'automobile, vient d'être élaboré à Leicester (270 400 h.) dans les Midlands anglais.

Ce plan repose sur une enquête exhaustive d'un type nouveau qui porte sur le développement urbain et sur la circulation. Au lieu de compter le nombre de véhicules, les enquêteurs ont été interroger les gens chez eux sur leurs habitudes en matière de transport. On a ainsi analysé non seulement la circulation, mais encore l'extension de l'agglomération urbaine, et les structures économiques et sociales de la ville; ces données ont ensuite été introduites dans une calculatrice électronique. Cette nouvelle technique est, dans le domaine de l'urbanisme, une révolution d'importance comparable à celle du mouvement des «cités-jardins»; elle a fait disparaître de l'urbanisme les intuitions nébuleuses et les a remplacées par des calculs solides.

Un exemple pour d'autres villes

Le plan de circulation de Leicester est la première application du nouveau type d'enquête sur la circulation et le développement urbain; il servira de guide aux autres municipalités. On ne peut, à l'heure actuelle, procéder autrement pour élaborer un plan réaliste d'urbanisme demandant de lourdes dépenses.

L'enquête sur la circulation et l'analyse des facteurs physiques et économiques qui affectent la vie de Leicester ont permis de dégager trois hypothèses.

1. Le plan devrait porter sur trente ans; car en 1995, à Leicester, le niveau de saturation automobile aura été pratiquement atteint avec 0,4 automobile par habitant (ou 1,2 automobile par famille). Le parc automobile aura plus que quadruplé.

2. La population de Leicester même est actuellement de 270 400 personnes; celle de l'agglomération (le Grand Leicester), de 453 500. Dans trente ans, la population de la ville atteindra 323 000 personnes et celle de l'agglomération 640 000.

3. La source principale des difficultés, dans une ville, est le déséquilibre entre d'une part le développement de l'agglomération, qui engendre un accroissement du trafic et, d'autre part, les infrastructures nécessaires à la circulation (routes et parkings). Dans trente ans, ce déséquilibre aboutira à la paralysie complète si des mesures radicales ne sont pas prises.