

L'anarchie helvétique

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **32 (1960)**

Heft 9

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125057>

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.

L'anarchie helvétique

29

Les trois quarts de nos communes abandonnées au hasard

Au cours des années 1956 à 1959, l'Association suisse pour le plan d'aménagement national a mené plusieurs enquêtes au sujet des réglementations sur les constructions d'une part, et des plans d'aménagement de l'autre. Ces enquêtes avaient pour but de déterminer quelles communes possèdent un règlement ou une réglementation des constructions, de connaître également les principes généraux qui régissent la construction, enfin de connaître quel est l'organe qui statue au sujet des demandes de projets de constructions. Elles cherchaient aussi à établir dans quelles mesures les communes appliquent un plan d'aménagement ou du moins éprouvent la nécessité de prévoir le zonage du territoire communal.

L'ASPAN a chargé sa Commission juridique d'étudier les résultats de ces enquêtes, cela non seulement pour disposer d'une vue d'ensemble sur les conditions de l'aménagement dans notre pays, mais surtout pour établir les directives quant à la préparation d'une réglementation des constructions.

Le problème est si complexe que la recherche de solutions nécessite une étude attentive qui prendra un certain temps. Toutefois, sans attendre les conclusions de la Commission d'étude, nous pouvons déjà donner ici un bref aperçu des enquêtes organisées et des réponses qu'elles ont suscitées.

Le questionnaire a été remis à 2519 communes et 2301 réponses sont venues en retour, soit le 91 %, participation très satisfaisante comme on le voit.

La question « **Votre commune a-t-elle édicté une réglementation ou un règlement sur les constructions ?** » a reçu des réponses affirmatives de 581 communes (25 %), parmi lesquelles environ dix communes estiment que leur réglementation est trop ancienne ou insuffisante.

A la question « **Si vous n'avez pas encore édicté une telle réglementation ou un tel règlement concernant les constructions, quels sont les principes qui régissent la construction des bâtiments ?** » on a répondu dans la plupart des cas en indiquant des prescriptions légales de canton ou certaines prescriptions spéciales (prescriptions sur les canalisations, etc.). Certaines communes ont répondu brièvement par « Sans réglementation », ou « Aucune » ; d'autres ont

donné la réponse mais un peu plus détaillée : « Libre, sans ingérence des autorités communales » ; « Selon le désir du propriétaire » ; « Chacun bâtit comme il veut » ; « Chacun bâtit à son idée, car c'est lui et aucun autre qui paye. »

A la demande « **Une réglementation modèle des constructions vous intéresse-t-elle ?** » 1158 communes (56 %) ont répondu par l'affirmative, avec la réserve toutefois, dans certain cas, qu'une telle réglementation ne devrait rien coûter.

Les réponses à la question « **Quel est l'organe chargé de statuer au sujet des demandes de projets de constructions ?** » montrent que, presque partout, c'est le Conseil communal ou ses organes compétents qui prennent les décisions, alors que la seconde question (« **Quelle est l'autorité chargée de préparer et d'arrêter ces décisions** ») a reçu quatre réponses différentes : le Greffe communal, une Commission des travaux publics ou le conseiller communal chargé du contrôle des travaux publics ou encore la Direction des travaux publics.

A la question « **Un plan d'aménagement local ou régional a-t-il été appliqué dans votre commune ?** » 443 communes (21 %) ont répondu affirmativement : dans quelques cas il ne s'agissait toutefois que d'aménagements partiels, aménagements pour la protection des rives dans le cadre d'un plan d'aménagement régional ou seulement de prescriptions spéciales sur les routes ou les canalisations.

364 communes (17 %) ont répondu affirmativement à la question « **Si un plan d'aménagement local ou régional n'a pas encore été appliqué dans votre commune, ressent-on le besoin de prévoir le zonage du territoire communal sur la base d'un plan ?** » Cependant il faut noter, ce qui rectifiera un peu ce pourcentage aberrant, que plusieurs communes semblent avoir mal compris la question, ainsi que cela résulte de leurs commentaires.

Les réponses à la question « **Si un plan d'aménagement a été décrété, quand l'a-t-il été ? et par qui ?** » révèlent qu'avant 1945 il existait fort peu de plans d'aménagement. En général, l'aménagement était dirigé par un architecte, parfois par un ingénieur ou par un géomètre et très rarement par un planiste.

En résumé, il apparaît que seules 25 % de nos communes suisses se sont préoccupées jusqu'ici de la construction de leurs bâtiments. En revanche 56 % s'intéressent à l'établissement d'une réglementation dans ce domaine. Mais l'intérêt pour la construction dépasse encore celui pour l'aménagement du territoire puisque seulement 21 % de nos communes appliquent un plan d'aménagement local ou régional, tandis qu'on ne compte que 17 % de municipalités qui, ne l'ayant pas fait jusqu'ici, en éprouvent toutefois le besoin.

Autant dire que pour le moment nous vivons dans l'anarchie. D'autant plus que, parmi les réglementations établies, fort peu se ressemblent et que la plupart sont incomplètes. Il y manque souvent des prescriptions sanitaires ; souvent aussi l'orientation des bâtiments et les distances entre les bâtiments n'y sont pas traitées ou seulement d'une façon insuffisante. Plusieurs réglementations n'indiquent que les démarches à faire pour

obtenir le permis de construire, ainsi que les rapports entre les constructions privées et le domaine public (en ce qui concerne l'aspect extérieur de la localité et la sécurité publique). Il existe souvent des prescriptions spéciales pour les voies et conduites de service. Les réglementations sont en général très succinctes, malheureusement souvent aux dépens de la clarté. Les définitions et les prescriptions pour les mesures y font défaut; les communes et les particuliers sont conscients de cette lacune.

On voit par là que l'enquête menée par l'ASPAN n'était pas inutile, au contraire. Elle permet aujourd'hui de savoir où nous en sommes en matière de constructions et d'aménagement du territoire. En vérité, il y a beaucoup à faire. C'est pourquoi l'ASPAN a chargé sa Commission juridique de préparer des directives pour la rédaction de règlements sur les constructions. Elle les mettra à la disposition des autorités intéressées et, en particulier, des communes menacées par une construction désordonnée.

Nous devons sans retard lutter contre le gaspillage de notre territoire. N'oublions pas que toutes les trois secondes un mètre carré de nos terres cultivables disparaît, englouti sous le flot anarchique des constructions.

LES ROUTES AUSSI DOIVENT AVOIR DES COURBES SÉDUISANTES

De la route droite au respect du paysage

Il y a quelque temps, un professeur munichoïse, M. von Alwin Seifert, publiait dans la revue «Plan», que diffuse l'Association suisse pour le plan d'aménagement national, un article sur le tracé des autoroutes, se référant aux expériences faites dans son pays. Nous tenons à reprendre ici l'essentiel de ses considérations qui sont d'autant plus intéressantes que nous nous apprêtons nous aussi à lancer à travers notre territoire ces grandes artères modernes.

Quand on pense à une autoroute, on imagine aussitôt un large ruban rectiligne disparaissant à l'horizon et sur lequel les voitures foncent à tombeau ouvert. C'est d'ailleurs ainsi que sont apparues les premières autoroutes en Europe et aux Etats-Unis. Puisqu'on voulait aller vite, il fallait choisir le plus court chemin. Les premières autoroutes allemandes furent établies selon le schéma suivant: on traçait une droite de 7 km. au moins avant un virage dont le rayon ne devait pas être inférieur à 2000 m., puis on revenait à la ligne droite que l'on maintenait pendant 7 nouveaux kilomètres.

Un principe tout aussi élémentaire consiste à construire au prix le plus bas. L'Italie dut ses premières autoroutes à l'industrie privée qui établit un droit de péage et disposa tout au long du parcours les panneaux publicitaires que l'on sait. Ici encore, on recourut au tracé rectiligne, d'autant plus aisément qu'il traversait une plaine.

Mais la route ne peut passer partout et on l'a vue quelquefois, aussi large et importante qu'elle soit, éviter de couper les exploitations agricoles et par conséquent suivre les frontières communales.

Enfin, il y a tout de même deux principes qui devraient régir l'établissement des autoroutes: d'une part la sécurité des usagers, de l'autre le respect du paysage et sa mise en valeur. Une heureuse autoroute peut ouvrir toute une région au tourisme international.

Psychologie du conducteur

Comme il faut penser les autoroutes avec cent ans d'avance, le coût de leur construction est un facteur moins important que la sécurité du trafic. Sans penser seulement au tragique absurde des accidents de la route, on estime que ceux-ci coûtent chaque année deux milliards et demi de DM à la République fédérale allemande. Enfin, tenir compte de la sécurité des usagers relève davantage de la psychologie que de la technique. Plutôt que de considérer objectivement le conducteur, il faut chercher à se mettre à sa place, pour saisir son comportement dans toute sa complexité. Mais bien sûr, les conducteurs se suivent et ne se ressemblent pas. Ils vont du maniaque de la vitesse au petit père tranquille. Le premier voit souvent dans sa voiture l'équivalent d'une drogue qui lui permet de se fuir lui-même; il idolâtre son véhicule, lui voue une sorte de culte, le baptise, l'affuble de mille enjoliveurs. Le second craint de prendre un risque... Il s'agit entre tous de saisir la psychologie moyenne de l'homme au volant.

La monotonie d'un long trajet est dangereuse dans la mesure où elle provoque une fatigue qui s'accumule inconsciemment. Souvent l'accident provient de ce que le conducteur fatigué n'a pas réalisé assez rapidement le danger qui le menaçait. S'endormir est une affaire de seconde. En revanche, une constante variété de la route peut maintenir l'attention du conducteur. Toutefois il faut éviter de l'accaparer ou de la détourner, d'où le danger des panneaux publicitaires par exemple qui, aperçus à une vitesse supérieure à quatre-vingts kilomètres à l'heure, attirent l'attention du conducteur au point de lui faire oublier la route. La variété nécessaire peut naître tout simplement du paysage lui-même et c'est pourquoi les responsables du tracé des autoroutes doivent s'attacher à la maintenir par tous les moyens (là du moins où l'assainissement du sol, entrepris au siècle dernier, et la politique à courte vue de certains départements de l'agriculture l'a laissé subsister). Si le paysage est monotone, on peut le modifier artificiellement par des zones de verdure judicieusement disposées.

De la droite mortelle...

En dehors du fait que la ligne droite est monotone, elle présente certains dangers qui lui sont propres et auxquels les conducteurs de poids lourds sont particulièrement exposés, surtout par les grandes chaleurs. Celui qui garde l'œil fixé au fond d'une perspective attend impatientement un changement; il sera satisfait s'il peut accrocher son regard à quelque point de repère bien visible, par exemple une tour qui va grossir en s'approchant. Mais s'il n'y a rien, ou rien qu'un autre véhicule roulant dans le même sens? Le seul changement, il le trouvera dans la position relative des deux véhicules: le voilà qui concentre toute son attention à doubler

(Suite à la page 33.)

(Suite de la page 30.)

(surtout s'il est au volant d'un véhicule puissant): son pouls augmente d'environ quatre pulsations par inspiration, son équilibre organique se rompt et, pour peu que cette tension se prolonge, il suffira d'un rien pour provoquer l'accident.

Enfin, on a pu déterminer que la ligne droite est contre nature. A moins d'y être contraint, aucun être vivant ne soumet son mouvement à la ligne droite, mais toujours à la courbe, quand même celle-ci serait très étirée comme dans la trajectoire des oiseaux rapides. On a même observé qu'un skieur, dans la neige et le brouillard, a toutes les peines du monde à se diriger selon la droite qu'il s'est fixée: ses traces sont sinueuses. Maintenir longtemps un véhicule sur une ligne droite provoque donc un surcroît de tension nerveuse.

Le brusque passage d'une droite à un arc de cercle est néfaste lui aussi; il suppose une secousse donnée au volant alors qu'il ne faut envisager – tant du point de vue mécanique que psychologique – que des mouvements progressifs. Quelle courbe adopter? Cette question a été longuement débattue et a suscité de nombreuses controverses. Quelle que soit la solution retenue, il faut une courbe dessinée presque insensiblement.

Les dangers que présente la ligne droite ne sont hélas pas hypothétiques. Ils ont été mis en évidence d'une manière indiscutable; avec l'accroissement du trafic en République fédérale d'Allemagne, l'autoroute Francfort-sur-le-Main–Darmstadt a le triste privilège d'être de loin la plus dangereuse: des accidents de plus en plus graves s'y succèdent. Cette autoroute fut la première construite (en 1934) selon un tracé purement théorique et très rapidement établi: il fallait employer au plus vite le plus grand nombre possible des sept millions de chômeurs de l'époque. Tracée dans la plaine du Rhin, elle est constituée de longues lignes droites... Il a fallu équiper cette «route de la mort» d'affreux dispositifs de sécurité qui empêchent, au moins, les véhicules de sortir des pistes.

... aux courbes harmonieuses

Heureusement, l'idée qu'il fallait concevoir les autoroutes en longues courbes agréables et abordables en toute quiétude s'est rapidement imposée. Le législateur allemand s'est empressé de lui donner une forme légale et les projets déjà arrêtés furent complètement revus.

Enfin, citons encore cet avantage de la ligne courbe: elle permet une bien meilleure visibilité et rend donc les dépassements plus aisés, c'est-à-dire, en fin de compte, moins dangereux, lorsqu'un automobiliste est dans une file de voitures dont il ne peut, dans la droite, évaluer la longueur.

Mais il faut que les courbes de l'autoroute s'harmonisent avec le paysage; on ne saurait concevoir un tracé-type, aussi harmonieux qu'il puisse être en lui-même; ce serait recréer la monotonie. La courbe d'autre part peut être le moyen d'éviter les obstacles naturels et de se conformer aux conditions géologiques du sol.

Décidément, il semble que la ligne courbe soit le plus sûr moyen d'aller d'un point à un autre. **ASPAN.**

Problèmes suisses

Les perspectives de l'aménagement du territoire en Suisse ne furent jamais aussi nombreuses, ni plus ouvertes.

Il s'agit d'abord de la protection de la nature, celle-ci cernée de toutes parts dans un pays qui devient surpeuplé; de la pollution des eaux, qui alerte le monde entier; de la modification spatiale terre/eau (lacs nouveaux, barrages, etc.). Où se trouvent encore les réserves de terrain, si la terre fond sous nos pieds?

Mais l'aménagement du territoire ne porte pas seulement son attention sur la nature; il envisage, en premier lieu, l'homme, dans son habitat. Or, citons d'abord la menace qui pèse sur les villages; sur le territoire genevois, les plus distants du centre urbain entrent déjà dans le tourbillon de la ville tentaculaire. Les agglomérations connaissent une expansion inouïe, dont une des manifestations est l'actuelle crise générale du logement. Réserve-t-on à celle-là son cadre de verdure? Pratique-t-on à son endroit une politique culturelle? A-t-on conçu que nos villes sont à l'âge ingrat? Nous assistons à l'asphyxie de celles que nous aimons, qui deviennent inadéquates à leur fonction: l'habitat, disparates, laides. «L'Europe, a dit André Siegfried, est un vieux continent, vivant du passé plus que du présent, et que surprennent la révolution des moyens de transport et les progrès techniques – création de complexes industriels, centrales atomiques, etc. A cette révolution s'ajoute celle de la construction, annoncée par Le Corbusier en 1923 déjà, dans son livre «Vers une Architecture nouvelle». Pour plusieurs, nous vivons une époque à système radical, celle de l'abstraction en matière de peinture, de l'atonalité en musique, du marxisme en philosophie politique. Ce système s'appliquerait à une nature idéale ou à une édification «ex nihilo», après les dévastations de guerre, par exemple. En réalité, deux conceptions architecturales se heurtent: nous sommes en période de transition, entre le style «continu» des XVII^e/XIX^e siècles et une nouvelle formule. Il convient de ménager le passage de l'un à l'autre, de ne pas compromettre tout à la fois le passé et l'avenir.»

Si l'on s'attache aux détails, plusieurs problèmes apparaissent. Celui de la spéculation foncière et des habitations à loyer modéré. Celui aussi de la démolition des taudis, mués en bâtiments hétéroclites, alors qu'on se demande ce que deviennent les «économiquement faibles»! Problème de la vieille ville, d'un urbanisme velléitaire, où il n'y a pas lieu, selon le conseiller national Olivier Reverdin, de «vendre son âme». Problème de la