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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 32 (1960)

Heft: 9

Artikel: Problèmes suisses

Autor: Burky, Charles-A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-125059

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

(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 XVIIe/XIXe 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

ville neuve, dont à titre d'exemple on peut citer le projet du groupe d'étude «Ville Neuve» à Zurich (création d'une cité de 30 000 habitants, à Otelfingen, à la frontière de l'Argovie et de Zurich). Problème également des bases juridiques nécessaires à l'aménagement du territoire.
Et voici encore certains aspects particuliers de l'agglomération. La création de maisons spécialisées – écoles, maisons de vieillesse, bâtiments hospitaliers – dont se préoccupe Saint-Gall, dans son programme de travaux publics. Equipement sportif – stade, patinoire, piscine, salle de gymnastique – tous témoins d'une époque sociale. Bâtiments servant à la circulation: gare (celle que l'on doit construire à Sion cette année) et autogare, parking (fort discuté: parcomètre ou zone bleue? construction aérienne ou souterraine?). Dans certains cas, maison internationale: à Genève, Maison des Congrès, pour 3500 délégués! Et dans une évolution rapide, la maison-tour, qui donne à la City de Zurich sa nouvelle Sky Line.
La querelle des anciens et des modernes se prolonge. Il y a les fanatiques de géométrie, contre l'esprit individualiste et la personnalité. De façon générale, on veut la ville à la mesure de l'homme.
Sur le plan économique, l'aménagement du territoire se voit placé devant des problèmes tout aussi graves. Comment conserver les terres agricoles, alors que les bâtiments, les routes et les parcs, notamment, en suppriment un mètre carré toutes les trois secondes? Où effectuer l'implantation des complexes industriels? Et qui ne s'intéresse à la route, dont le trafic, dans notre pays, s'est multiplié par 25 en une génération, celui de la rue par 300! On accélère la construction de chaînes de motels. Le camping règne partout. Des organisations spéciales disposent de maisons de vacances. Ce qui n'empêche pas que le nombre des hôtels tout court se fasse insuffisant. A Genève, en 1958, il s'est tenu 213 conférences internationales réunissant 17 000 délégués et obligeant à la réquisition d'hôtels particuliers; pour loger la suite des représentants officiels et leurs familles, il a fallu trouver des logements sur les bords du lac, tant du côté suisse que français.
Cette énumération des problèmes de l'aménagement du territoire est déjà trop longue. Elle montre pourtant les tâches énormes qui attendent l'Association suisse pour le plan d'aménagement national.

Extraits d'une conférence de
M. Charles-A. Burky,
professeur à l'Université de Genève.

NOUS NE POUVONS PLUS PRÊCHER DANS LE DÉSERT

Un contrat social

Le sol de la Suisse fond sous nos pieds. Toutes les trois secondes, un mètre carré de terrain agricole disparaît au profit d'une construction anarchique. Vingt et une communes suisses sur cent appliquent un plan d'aménagement, les autres laissent au hasard l'occupation de leur territoire. Or, on prévoit d'une manière sûre qu'au cours des dix prochaines années, notre pays verra apparaître l'équivalent de quarante villes nouvelles de moyenne importance. Certes nous avons tous droit à un habitat digne de ce nom, nous avons tous besoin d'écoles nouvelles, de bâtiments publics, d'usines. Mais nous ne pouvons plus, si nous ne voulons pas être étouffés, laisser les choses aller sans les étudier scientifiquement et les diriger avec intelligence. Récemment la revue «Architecture d'aujourd'hui» a consacré un de ses numéros à l'évolution actuelle de l'urbanisme et de l'habitat. Nous reprenons ici quelques-unes de ses déclarations:

Inéluctablement, notre civilisation évolue vers une collectivisation du mode de vie. Le resserrement des libertés individuelles qui s'ensuit impose en contrepartie à la société d'assurer à l'individu un certain nombre de services. L'éducation, la sauvegarde de la santé, la sécurité de la vieillesse, par exemple, sont devenues les bases d'un système social qui se généralise. Au même titre, l'instauration d'un «droit à l'habitat» doit suivre, droit fondamental, résultant d'un contrat naturel et permanent entre l'homme et la société...
Pourquoi ce contrat?
Parce que l'homme produit, au cours de sa vie active, au fur et à mesure, ce qu'il lui faut pour se nourrir et pour se vêtir. Mais l'habitat étant la somme de longues années d'efforts humains, un homme seul, isolé, n'aurait le sien qu'à la fin de sa vie alors qu'il en a besoin dès sa naissance.
Ce contrat oblige la société (qui est permanente) à faire à l'homme (qui est temporaire) l'avance, le crédit de son habitat. L'homme remboursera ultérieurement, au cours de sa vie active...

Tout reste à repenser

Ce droit admis, l'habitat devient avant tout un problème de masse – problème dont la solution ne peut être basée que sur un programme scientifiquement établi.
Il est notoire que tout le problème technique, lorsqu'il intéresse la science, l'industrie, la défense nationale, mobilise les efforts de milliers de chercheurs et de spécialistes, efforts qui aboutissent le plus souvent à de fructueux échanges internationaux. Rien de comparable n'a été fait dans le sens d'une étude approfondie de l'habitat humain...
Sans doute existe-t-il des organismes nationaux ou internationaux qui procèdent à des échanges de vues, font des études, publient des rapports et des statistiques, mais aucune coopération réelle, aucune coordination, aucune impulsion constructive n'en a encore résulté.

(Suite à la page 37.)