

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 23 (1951)

Heft: 2

Artikel: L'aménagement national et régional

Autor: Aregger, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123960>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.05.2025

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

L'AMÉNAGEMENT NATIONAL ET RÉGIONAL

par H. AREGGER

L'aménagement national et régional constitue l'une des plus importantes parmi les tâches auxquelles nous avons à faire face. Il a d'ailleurs une longue tradition. Il suffit de songer aux travaux d'urbanisme, de corrections des eaux et de reboisement, aux améliorations foncières, etc. Mais, jusqu'à maintenant, ces divers travaux n'étaient pas coordonnés, ni à l'échelon de la région, ni à celui du pays. Un exemple expliquera mieux ce que nous voulons dire : la construction d'un tronçon de route est nécessaire. Les travaux peuvent être considérés de divers points de vue. Pour l'ingénieur, il suffira que le plan réponde aux exigences que pose la technique de cette branche particulière du génie civil ; l'automobiliste souhaitera des courbes bien profilées alors que le paysan désirera une route plane, mais empierrée ; tandis que les cafetiers et restaurateurs multiplieront les efforts pour que la nouvelle route traverse les localités, les autres habitants, soucieux de leur tranquillité, déploieront la même énergie pour que son tracé évite les agglomérations. Du point de vue économique enfin, cette artère doit remplir une fonction bien déterminée : ouvrir l'accès à une région, ou relier deux centres importants, ou encore contribuer au développement du tourisme ou du trafic de transit. Si les constructeurs ne tenaient compte que de l'un de ces points de vue, leur œuvre représenterait, certes, un optimum pour ceux dont cette conception reflète les intérêts. Mais tous ceux qui avaient exprimé d'autres désirs ne manqueraient pas d'affirmer que les travaux ont été trop coûteux par rapport au résultat. Le planisme relatif, comme on l'a appelé, que suppose l'aménagement national et régional a donc pour tâche de concilier dans la mesure du possible ces points de vue et ces exigences divergentes et de rechercher — en établissant en quelque sorte une hiérarchie de ces exigences — une solution optimum. Cette méthode ne s'applique pas seulement à des projets isolés ; elle embrasse aussi un ensemble de régions, les multiples utilisations du sol appelant une certaine coordination.

Le chaos qui résulte, notamment dans les pays très industrialisés, d'une utilisation intensive du sol, mais sans plan préconçu, exige une conception générale de l'aménagement — les interventions isolées étant impuissantes à remédier aux difficultés.

Dès le dix-neuvième siècle, on s'est préoccupé d'aménagement national en Grande-Bretagne, ce qui est parfaitement compréhensible si l'on songe à la prodigieuse croissance des villes, de Londres en particulier. La capitale de l'Angleterre, qui comptait 150 000 habitants en 1600, en abritait 680 000 cent ans plus tard, un million en 1800, 6,5 millions en 1900 et 8,2 millions en 1930, soit plus du double de la population suisse. Ce rapide développement n'a obéi à aucun plan, à tout le moins à des critères qui ne sont plus valables aujourd'hui. Par exemple, les rues ont été conçues pour la circulation hippomobile ; comme dans une petite ville, les magasins étaient essaimés sans plan préconçu. On ne saurait reprocher aux urbanistes d'autrefois leur imprévoyance. Ils ne pouvaient prévoir ni la révolution industrielle ni, surtout, son rythme. Au chaos spatial s'est superposée la désorganisation sociale que l'on sait ; il est naturel dès lors que l'on se soit tout d'abord appliqué à améliorer la situation des victimes de cette désor-

ganisation. Ce n'est que bien plus tard que l'on a découvert les relations de causalité entre une urbanisation trop rapide et les difficultés sociales. Vers la fin du siècle dernier, le Parlement britannique s'est occupé très sérieusement de ce problème. Il est intéressant de noter que c'est en quelque sorte la brochure par laquelle un sténographe parlementaire, Ebenezer Howard, préconisait la construction de cités-jardins qui a donné le branle à l'aménagement national. C'est en 1903 qu'a été édifiée, sur une base coopérative, la première cité-jardin : Letchworth, suivie en 1920 d'une seconde : Welwyn. Les difficultés croissantes que provoquaient l'extension des villes et l'intensification constante de la circulation ont contraint le Parlement britannique à s'occuper de manière presque permanente de l'aménagement national. On peut donc dire que Howard est en quelque sorte le promoteur de la loi britannique d'aménagement national de 1947 ; un ministère spécial est chargé de l'appliquer.

Cette coordination des utilisations du sol est aujourd'hui à l'ordre du jour dans tous les pays industriels, en Allemagne, en France, en Belgique, aux Pays-Bas, etc.

En Suisse, les premiers efforts visant à cette coordination datent d'une vingtaine d'années au plus. Si nous ne nous sommes préoccupés que relativement tard de ce problème, c'est parce que la situation était infiniment moins grave chez nous qu'à l'étranger. Nous ignorons les villes « tentaculaires », les énormes concentrations industrielles et les dangers, d'ordre social notamment, qu'elles impliquent. Néanmoins, les progrès de l'urbanisation, c'est-à-dire l'augmentation de la population des villes au détriment de celle des campagnes, soulevaient déjà maintes questions épineuses. Des constructions conçues sans plan d'ensemble avaient porté une irréparable atteinte au « visage aimé de la patrie » ; dans les bourgs et les villages, l'« éclusement » de la circulation automobile se heurtait à des difficultés croissantes et l'imbrication des fabriques, des usines et des quartiers d'habitations avait des incidences toujours plus fâcheuses. Parallèlement, cet essaimage chaotique des constructions réduisait d'inquiétante manière la superficie du sol cultivable. L'équipement des terrains à bâtir (construction de routes, de canalisations pour la distribution de l'eau, du gaz et de l'électricité, le téléphone, etc.) est beaucoup plus coûteux lorsque les constructions sont effectuées de manière anarchique, en marge de tout plan d'extension. Quant aux avantages espérés par ceux qui construisaient en dehors de toute règle, ils n'ont pas tardé à se transformer en inconvénients.

Ce sont les techniciens, les architectes et les ingénieurs qui ont attiré les premiers l'attention sur cet état de choses. Au début, leurs avertissements n'ont eu que peu d'écho. Mais ils finirent cependant par obtenir que l'on crée une Commission du plan d'aménagement national. Pendant la guerre, le Conseil fédéral la chargea d'étudier les possibilités d'un aménagement. Le rapport qu'elle a publié sous les auspices du Département militaire fédéral dans la série des contributions à l'étude de la création de possibilités de travail témoigne de l'énorme travail qu'elle a accompli. L'aménagement national, dans la mesure où il progresse aujourd'hui, s'inspire des propositions de la commission.

Dans le domaine qui nous occupe ici, il n'y a pas de recettes universellement applicables, ce qui revient à dire que, contrairement à ce que d'aucuns prétendent, l'aménagement national et régional et les mesures de coordination qu'il appelle n'ouvrent pas la voie à quelque dictature de l'administration. Tout d'abord, le plan d'aménagement ne fait que proposer des méthodes de coordination. L'application de ces méthodes doit être subordonnée au régime politique du pays. Chez nous, étant donné la complexité de notre structure politique, il convient de respecter avant tout les exigences de la Constitution.

En 1943 a été constituée l'Association suisse pour le plan d'aménagement national, à laquelle appartiennent des offices fédéraux, des cantons, des communes, des entreprises privées et des particuliers. Au sein de l'association, huit groupes régionaux d'aménagement ont été constitués. Le Secrétariat central étudie les problèmes qui appellent une solution suisse. Des commissions techniques sont chargées de traiter les questions spéciales. L'association est ainsi en mesure de tenir compte de la diversité — tant géographique qu'économique — de

notre pays. Contrairement à ce qui se passe à l'étranger, l'aménagement national est conçu de bas en haut, en partant de la commune, dont l'autonomie et l'originalité doivent être respectées. C'est d'ailleurs sur le plan communal que les problèmes d'aménagement apparaissent le plus nettement.

Les progrès de la technique et de l'industrialisation ont eu pour effet de modifier assez fortement le plan et l'aspect d'innombrables localités. Par exemple, lors de la construction des lignes de chemin de fer, la gare était généralement construite à cinq ou dix minutes des quartiers habités. Elle n'a pas tardé à devenir le centre de gravité et à déposséder l'ancien centre formé par l'église, la mairie, la maison d'école. L'ancien plan organique a fait place à une disposition irrationnelle. Trop souvent, l'industrialisation a provoqué une croissance anarchique : soit que des fabriques aient été construites au milieu des habitations, soit que les usines situées à l'extérieur aient constitué un pôle d'attraction.

(A suivre.)

Extrait du *Bulletin d'information du délégué aux possibilités de travail*.

CITÉ DES ALLÉES * LA CHAUX-DE-FONDS

A.-Ed. WYSS, architecte

La Cité des Allées, à La Chaux-de-Fonds, est la première réalisation de l'Association neuchâteloise du Coin-de-Terre, fondée en 1946.

Le premier travail de l'association fut d'établir un programme général dont le principe était celui-ci : construire des maisons simples mais spacieuses tout de même, sur un terrain communal, situé au sud de la ville (à 10 minutes du centre), en utilisant au maximum les avantages du travail en série et des aménagements en commun, cela pour réduire le prix de construction.

C'est ainsi qu'une première étape de dix maisons fut commencée en juillet 1947, suivie d'une deuxième, puis d'une troisième étape, complètement terminée en mai 1949. Les trente-neuf maisons de ces trois étapes utilisent ainsi les 50 000 m² de terrain à disposition et constituent une réalisation d'ensemble.

Le thème de composition du plan général, tenant compte d'un versant de colline orientée vers l'ouest et de deux superbes allées d'arbres, est basé sur le triangle. Les maisons ont leur façade principale soit plein sud, soit plein ouest. Cette orientation rompt complètement avec l'orientation normale de la ville, dont l'axe va du nord-est au sud-ouest. Cette implantation, un peu révolutionnaire pour La Chaux-de-Fonds (bien qu'elle ait déjà été adoptée une fois, il y a plus de cent cinquante ans, pour une partie du plan primitif de la ville, après l'incendie de 1793), a d'abord soulevé passablement d'oppositions. En fait elle se révèle être très bonne, permettant un ensoleillement complet de trois façades sur quatre. Chaque maison, d'autre part, est implantée de façon à être isolée le plus possible de sa voisine : bien que les constructions soient relativement rapprochées, l'ensoleillement n'est pas diminué et la pièce principale donne toujours sur la façade « neutre » de la maison voisine, tout en ayant une vue dégagée. Les rues sont ré-

duites au strict nécessaire (la rue pour la maison et non la maison pour la rue) et les implantations variées leur donnent des perspectives vivantes et changeantes, arrê- tées par un groupe de maisons ou par un groupe d'arbres.

La monotonie, presque inévitable, créée par la répétition d'un même motif, a été diminuée par le choix d'une façade asymétrique avec pan de toit de longueur inégale, ce qui crée une certaine « tension » dans l'ensemble. Là où la monotonie n'était pas suffisamment rompue, un rythme a été créé par une maison plus grande et à asymétrie contraire. D'autre part, les couleurs des façades sont légèrement différentes les unes des autres, ce qui, avec les jeux d'ombre et de lumière, donne à l'ensemble un aspect gai.

Le plan type de la maison est très simple : quatre pièces principales, toutes ensoleillées, cuisine avec hall habitable à proximité, salle de bains et local de W.-C., le tout sur un seul étage (la suppression complète de dégagements inutiles a permis des pièces relativement grandes). Le sous-sol, avec buanderie, séchoir, chaufferie et cave, comprend, dans plusieurs maisons, aussi un garage. L'accès aux combles est établi par un escalier escamotable. Ce plan est le même pour les maisons de six pièces, dont les deux pièces supplémentaires sont alors situées au premier étage, accessibles cette fois par un escalier normal.

C'est ainsi que peuvent se résumer les caractéristiques principales de cette cité, dont la réalisation n'a été possible que grâce au dévouement des membres de l'association, en particulier M. Chopard (président) et M. Piffaretti (caissier) qui résolut de main de maître tous les problèmes financiers, grâce aussi à la compréhension des autorités de la ville de La Chaux-de-Fonds.

A.-Ed. Wyss.