

Un cri d'alarme des urbanistes anglais : la Grande-Bretagne défigurée par les techniques industrielles

Autor(en): **Henvaux, Emile-L.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1957)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124612>

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.

UN CRI D'ALARME DES URBANISTES ANGLAIS

La Grande-Bretagne défigurée par les techniques industrielles

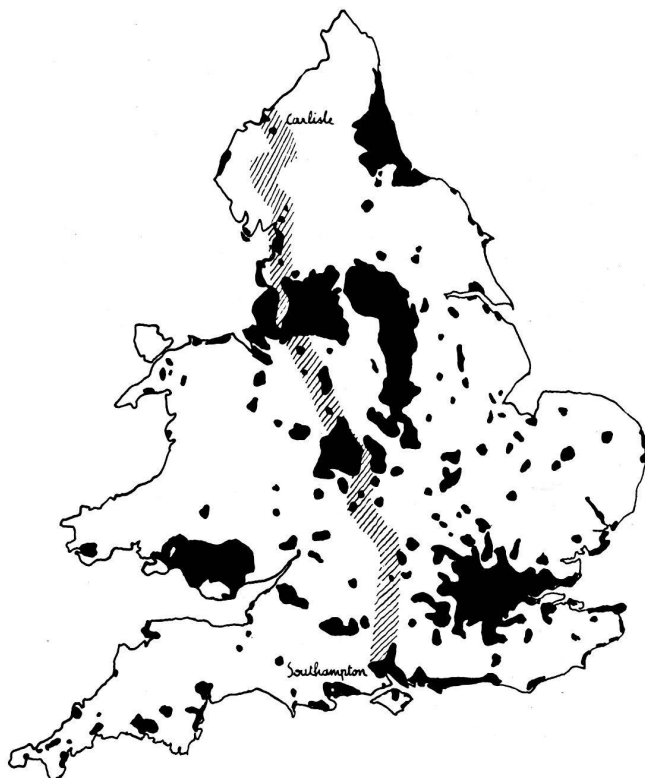
PAR EMILE-L. HENVAUX, ARCHITECTE

INTRODUCTION

La Suisse, avec bien du retard d'ailleurs, avec bien des hésitations, et des difficultés, et des discussions interminables, s'apprête à mettre en chantier, enfin, un réseau d'autoroutes : d'autres pays, qui n'ont pourtant pas un parc d'automobiles aussi considérable que le nôtre, ni des beautés naturelles aussi attirantes que celles que nous possédons, obéissent depuis longtemps, dans ce domaine, à une politique plus agile et plus intelligente, et consacrent à la création de ces artères des forces immenses. Il n'est pas dans nos intentions, aujourd'hui, de nous faire les champions d'une cause qui sera victorieuse, bientôt, par la seule évidence des faits. Non. C'est, d'une manière beaucoup plus immédiate, de nos paysages, de nos villes, de tout ce qu'a formé, séculairement, notre civilisation, que nous voulons être les défenseurs. Voici pourquoi : en Angleterre, en Belgique, en France, en Italie, et, depuis peu d'années, en Espagne aussi, hélas ! la route est devenue la pire turpitude que l'on puisse imposer à la vue des amis automobilistes qui viennent retrouver, dans des sites de collines, de verdure harmonieusement répartie, d'agglomérations équilibrées et ordonnées par un élément humain qui n'a pas toujours été vulgaire et dévastateur, qui viennent retrouver en toute confiance l'image qu'on leur avait promise. Or, de toutes les sortes d'équipements dont notre nouveau mode de vivre a besoin, la route, qui devrait être la plus admirable parce qu'il marque précisément la présence de l'homme et l'existence de sa vie sociale, a pris l'aspect le plus grossier et le plus bête. Il y a d'autres domaines, certes, où nous nous sommes montrés bêtes et grossiers : il y a cinquante ans, par exemple, de redoutables entrepreneurs ne craignaient pas de dévaster des vues merveilleuses par des constructions boursouflées, obèses, à l'image même de la société qui allait s'y vautrer ; le rail lui-même, à côté des ouvrages qu'il a suscités dans des régions dangereuses où, généralement, il a su développer la vie, n'est pas non plus sans reproches, par les coupures qu'il a provoquées dans les agglomérations, par les taches que forment ses gares, par la stérilité qu'il a semée là où il s'est imposé avec trop d'orgueil ; la pollution des eaux n'est pas loin, elle aussi, d'être la plus odieuse de ces lèpres, et nous l'avons montré ici même à plusieurs reprises. Certes, les nouvelles conditions économiques, la production, les transports, qui sont la structure même de notre existence actuelle et dont il serait stupide de vouloir nous passer (et devant lesquels il serait plus stupide encore de fermer les yeux), ne doivent nullement nous pousser à faire, à l'égard du passé, des comparaisons désobligeantes. Et, en ce qui me concerne, je ne participe nullement aux bélemens de toute une catégorie de sentimentaux, qui ne voient de remède à une transformation révolutionnaire de leurs habitudes, usages collectifs, coutumes diverses, qu'en je ne sais quel retour, quelle réaction vers une situation dépassée, et dépassée à juste titre. Il est navrant de les voir s'évertuer, hélas ! parfois avec succès, à déprécier tout un monde de formes, de matériaux, de tentatives intéressantes, pour se créer un entourage maigrelet de petites réminiscences, de

sauvetages inutiles, de souvenirs larmoyants, qui n'empêchent en aucune manière la technique de poursuivre son chemin. Pour ne prendre qu'un exemple, je ne citerai, dans une campagne toute proche de Genève, qu'un certain assemblage de poutrelles métalliques, destiné à soutenir des fils à haute tension traversant la plus belle vallée qu'on puisse contempler, dans un cirque de montagnes, de collines, de villages et de lacs d'une grandeur et d'un équilibre vraiment miraculeux. Au détour de la route, à l'instant où s'ouvre ce spectacle immense, cet assemblage de fer se découpe sur le ciel, tellement précis, tellement rigoureux dans ses proportions, que je ne l'échangerais pas contre n'importe quel monument, si émouvant qu'il soit dans ses intentions. Et pourtant, nous n'avons là qu'une simple machine à supporter des fils électriques. Si l'homme est capable d'être si artiste quand il affirme sa présence et son travail avec une intensité aussi bouleversante, pourquoi alors tolérer les imbéciles ravages dont il souille cette autre mécanique, la route, indispensable elle aussi à sa vie collective ? Je pense ici à ces routes italiennes, flanquées de part et d'autre de saletés publicitaires, faute d'une étude d'ensemble et de sanctions judiciaires efficaces à prendre de toute urgence à l'égard des responsables (mais chacun de nous est responsable, de supporter sans révolte ces crachats) ; je parle ici de l'Italie, à laquelle nous vouons une particulière admiration. Le cas n'est-il pas identique dans tous les pays où nous aimons à voyager, et que nous voudrions pouvoir contempler sans réserve ? Et pourtant, le profil d'une autoroute, et les heures, les peines et le talent qu'il a exigés des ingénieurs qui l'ont étudié, quand il s'adapte à nos champs et à nos forêts, est d'une beauté aussi essentielle que n'importe quelle manifestation d'un besoin humain, que n'importe quelle agglomération paysanne lentement élaborée au flanc d'un coteau vigneron. Pourquoi ne pas admirer, tout autant que tel groupement villageois doré au soleil, un nœud routier, par exemple, géométrie tout aussi émouvante, dans sa simplicité, sa grandeur et sa signification, quand elle se déroule, aussi belle qu'une belle sculpture, élaborée par l'imagination rigoureuse d'un ingénieur intelligent ? Dans notre pays, il faut le dire, nous avons été assez bien protégés, jusqu'à présent, contre les sottises d'une publicité désordonnée et l'article qu'on va lire ne soulèvera pas, en nous, la même révolte qu'il a pu soulever en Angleterre ou en Belgique, où il a été un véritable cri d'alarme. Il ne s'adresse à nous, en somme, que comme un avertissement : puisse-t-il aider à nous protéger, dans l'avenir, contre les horreurs des équipements annexes qu'entraînera la création de nos autoroutes : nous ne voyons que trop, déjà, des « stations-services » d'une conception criarde, jalonné nos campagnes, avec leur accompagnement obligé d'éclairages brutaux, de carcasses inertes, d'adjonctions hâtives. Ne tombons pas, à ce sujet, dans notre habituel complexe de supériorité : ouvrons les yeux avec franchise, et nous verrons alors la menace qui pèse sur nous dès que notre vigilance se relâche.

P. J.



L'étendue des ravages causés par les techniques industrielles et par les extensions urbaines inconsidérées est illustrée par cette carte schématique de l'Angleterre actuelle. Mais ce repérage des régions dévastées est insuffisant. En effet, chacune des taches noires, grandes et petites, tend à se développer, à s'étaler davantage. Le ruban hachuré, qui va de Southampton, au sud, à Carlisle, au nord, figure le parcours effectué par les urbanistes menant l'enquête.

Le texte que voici a pour objet d'exposer l'inquiétante situation de la Grande-Bretagne d'aujourd'hui et de commenter l'action entreprise pour y porter remède.

La première à ouvrir la voie à ce que l'on a appelé la civilisation industrielle, la Grande-Bretagne devait, avant les autres nations, ressentir les effets de l'invasion machiniste. On sait que la cité-jardin est née de préoccupations étroitement liées au développement industriel. Or, ce développement s'est accru, au cours des vingt dernières années, avec une intensité et une rapidité telles qu'aujourd'hui c'est tout l'ensemble des forces vives de la nation qui lui est subordonné. Cette dépendance, bien plus, cet asservissement d'un peuple tout entier au dangereux idéal du progrès industriel apparaît à présent en tous points du territoire de la Grande-Bretagne. Il n'est pas exagéré de dire qu'en l'espace de ces vingt dernières années, le visage du pays s'est altéré au point de se révéler aujourd'hui presque méconnaissable.

LE TERRITOIRE NATIONAL, SON ASPECT

Un certain nombre d'architectes, d'urbanistes, de sociologues et de philosophes britanniques, profondément touchés par le défigurement croissant de leur pays, ont uni leurs efforts pour alerter l'opinion publique. Avec ce mélange, qui est propre au génie britannique, du sens des réalités immédiates et de la vive intuition des réalités cachées et secrètes, ils ont mené une vaste enquête et dressé une sorte de bilan de tous les appauvrissements qu'il a fallu consentir à ce monstre dévorant que l'on nomme le progrès industriel. Mais, en même temps, ils ont tenu à démontrer l'importance primordiale du cadre visuel dans lequel l'homme vit. Ce cadre visuel, en effet, a une fonction qui dépasse

de fort loin les préoccupations purement esthétiques. Voici, à ce propos, ce qu'écrit Sir George Stapledon, dans un livre devenu cher aux urbanistes et aux sociologues anglais¹ : « Il est généralement admis, j'imagine, que la culture propre à une nation doit être considérée comme son patrimoine le plus précieux ; mais il est un autre patrimoine qui mérite tout autant d'attentions et de soins, c'est le sol même de cette nation. La culture intellectuelle doit, pour une large part, avoir été influencée par les caractères propres au sol et, en tout cas, culture intellectuelle et sol matériel sont étroitement mêlés, réagissant l'une sur l'autre suivant des tendances innombrables qu'il serait bien difficile de mettre à jour. Il se peut qu'une nation s'efforce, pour le meilleur comme pour le pire, de donner forme à sa culture et de la développer selon des directives précises et préalablement établies. Mais quelle que soit la direction dans laquelle s'engagent le tempérament et les forces de la nation, l'aspect du sol et l'usage auquel il est et a été soumis, seront toujours révélateurs des voies, parfois équivoques, parcourues par un peuple en quête de sa véritable expression. »

Ainsi, la personnalité de l'individu, tout comme la personnalité de la nation sont, l'une et l'autre, dépendantes des traits visuels du sol national. Ces traits perdent-ils leur authenticité, c'est l'homme et c'est la nation qui se dépersonnalisent. Or, l'effet général et constant de l'industrialisation est d'imposer partout des solutions uniformes, de détruire ainsi les traits spécifiques qui caractérisent les aspects variés du territoire national.

¹ *The Land Now and Tomorrow*, édité par Faber & Faber, Londres.

VILLE ET CAMPAGNE

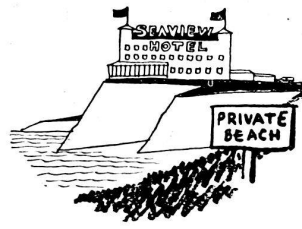
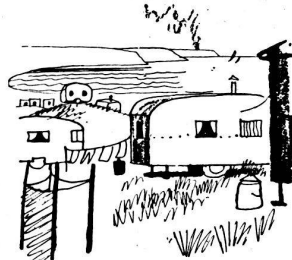
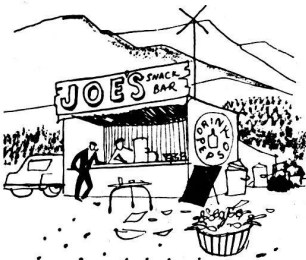
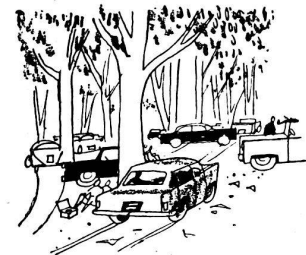
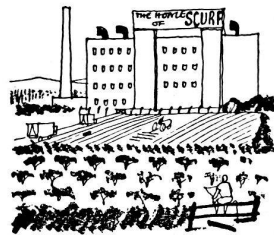
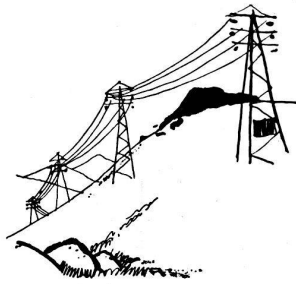
Il y a toujours eu, jusqu'à l'époque toute récente que marque l'essor industriel moderne, une différenciation fondamentale des territoires urbains et des espaces ruraux et de pleine nature. La ville avait sa personnalité propre, exactement définie et limitée; la campagne, elle aussi, avait la sienne, plus diverse sans doute, mais bien caractérisée. Aujourd'hui, sous l'impulsion des techniques industrielles, ville et campagne tendent à se pénétrer et à se confondre. La ville envahit la campagne, y projette tout l'appareil de son équipement mécanisé, y répand ses quartiers suburbains, y étale de nouvelles zones industrielles, y déploie le réseau toujours plus complexe de ses artères à circulation rapide.

La carte la plus actuelle de l'Angleterre révèle qu'à l'exception des régions à relief accidenté, c'est l'ensemble du territoire qui subit l'invasion industrielle et l'occupation suburbaine, et non plus les seules régions des industries premières.

Pour caractériser d'un mot cet envahissement des grands espaces ruraux par les éléments les plus divers, propres aux zones suburbaines, les Anglais ont imaginé le terme de *Subtopia*, qui est composé de «suburb» (banlieue, faubourg) et d'utopie. *Subtopia*, c'est donc prendre pour idéal urbanistique le faubourg ou la banlieue. C'est généraliser, pour l'œil, le spectacle dépri-



Le centre du village avant et après l'invasion de la «Subtopia». Ce double dessin, par Gordon Cullen, se passe de tout commentaire.



Les croquis que voici résument les diverses formes qu'affecte la dévastation systématique du territoire britannique. Successivement : envahissement des campagnes par les zones d'habitation suburbaines ; traversée brutale des régions de pleine nature par les lignes d'électricité ; installation massive d'usines dans des paysages ruraux, dont l'échelle visuelle est brisée ; invasion touristique ruinant les sites renommés ; postes d'essence occupant le premier plan d'un spectacle de nature ; déchets abandonnés par les touristes ; constructions dégradant un site ; véhicules de tourisme massés sur les plages ; bâtisses conçues pour le séjour balnéaire, installées en pleine vue et la déparant.

mant de l'entourage des villes. « Sur le plan philosophique, ajoute Ian Narin, c'est idéaliser le Petit Homme des banlieues. »

L'ACTION ENTREPRISE

Toute l'actuelle campagne fut lancée il y a une année. Menée à la fois sur le plan idéologique et dans ce domaine demeuré méconnu chez nous et qui relève de l'urbanisme, la planologie¹, cette campagne débuta par la publication d'un substantiel cahier de la très vivante revue *Architectural Review*, cahier qui fut rapidement épuisé.

La composition ainsi que le texte même de ce remarquable ouvrage sont révélateurs de ces traits propres au tempérament britannique. Une accumulation de faits précis, un exposé, abondamment illustré, d'états de choses indiscutables et, parallèlement, une analyse critique allant des traits généraux aux détails les plus minutieux. Analyse effectuée par l'œil, mais éclairée par un esprit vigoureux et lucide, à la fois très positif et nourri des vérités essentielles, cachées au tréfonds de la personnalité humaine.

Réunies sous une couverture qui porte en grosses lettres rouges le mot *Outrage*, les parties du cahier se succèdent de la façon suivante : en guise d'entrée en matière,

¹ Planologie ou traitement approprié des grands espaces, à l'échelle du territoire national tout entier. Le Commissariat général à la restauration du pays fut le premier organisme public qui, en Belgique, aborda le domaine de la planologie. Le commissariat fut liquidé en 1944. Depuis, on s'abandonne à nouveau aux vues courtes, aux solutions de rapiècement, à la politique à la petite semaine.

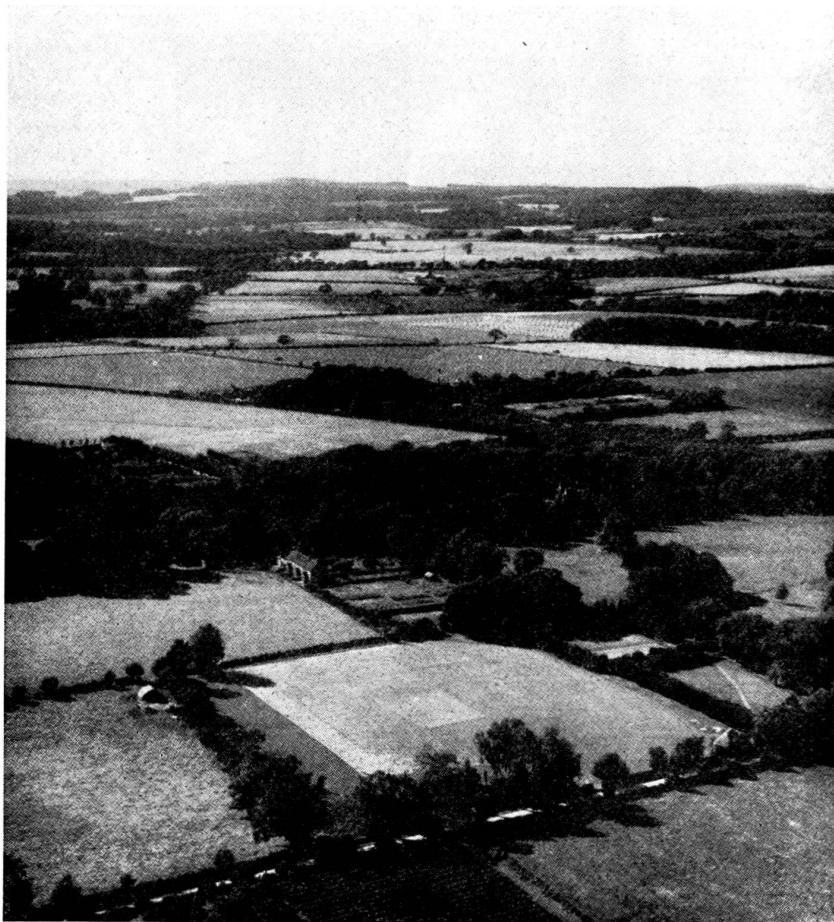
un exposé définissant la notion nouvelle, caractérisée par le terme *Subtopia* (voir plus haut), notion qui résume toutes les formes de l'invasion du territoire national par les éléments divers appartenant jusqu'ici aux zones suburbaines. A cet exposé succède l'analyse détaillée, appuyée de faits précis, des causes mêmes de l'état de choses déterminé par le terme *Subtopia* : inappropriation générale et constante des tracés artériels principaux, de l'équipement des voies publiques, des dispositifs de circulation ; gâchis dû aux invraisemblables négligences des pouvoirs publics, particulièrement du Ministère de la guerre (aérodromes abandonnés, disséminés sur tout le territoire) ; envahissement croissant de l'équipement proprement industriel, poteaux, pylônes, fils et câbles aériens, cortège insolite qui franchit brutalement les sites les plus dignes d'attention ; incurie et incompétence des autorités communales, incapables d'adapter les centres urbains aux conditions de l'époque et qui trouvent plus commode l'extension inconsidérée des zones suburbaines ; à l'actif encore de ces autorités les mutilations d'arbres, les prétendus embellissements de voirie (jardinets, ronds-points fleuris, bancs rustiques, etc.) ; enfin, le désordre de la réclame et l'alignement des postes d'essence le long des routes.

La troisième partie de l'ouvrage est une sorte de journal de bord d'un voyage dont le lieu de départ est Southampton et le lieu d'arrivée Carlisle : de la côte de la Manche à la frontière de l'Ecosse, soit quelque 650 km. Circulant à travers villes et campagnes, le voyageur a enregistré tous les aspects déplaisants, insolites ou incongrus de son parcours. C'est exactement l'envers d'un guide touristique, et



Une vue, parmi bien d'autres, de l'effroyable gâchis des régions industrielles que l'usine a exploitées, puis abandonnées. Des milliers d'hectares encombrés de déchets industriels se trouvent en cet état, sur le territoire de la Grande-Bretagne.

Le paysage classique de l'Angleterre rurale révèle l'heureuse harmonie dans laquelle se sont unis, au cours des siècles, l'homme, sa présence, ses travaux et la nature, accueillante et tempérée. C'est ce paysage qui est chaque jour sacrifié aux nouveaux débordements de la « Subtopia ». A l'allure où se poursuit cette dévastation, il n'y aura plus trace, à la fin du siècle, de ce paysage réparateur et bienfaisant.



ce journal concrétise, avec une abondance de détails, tous les détails, tous les méfaits dus à l'aveugle envahissement de la *Subtopia*.

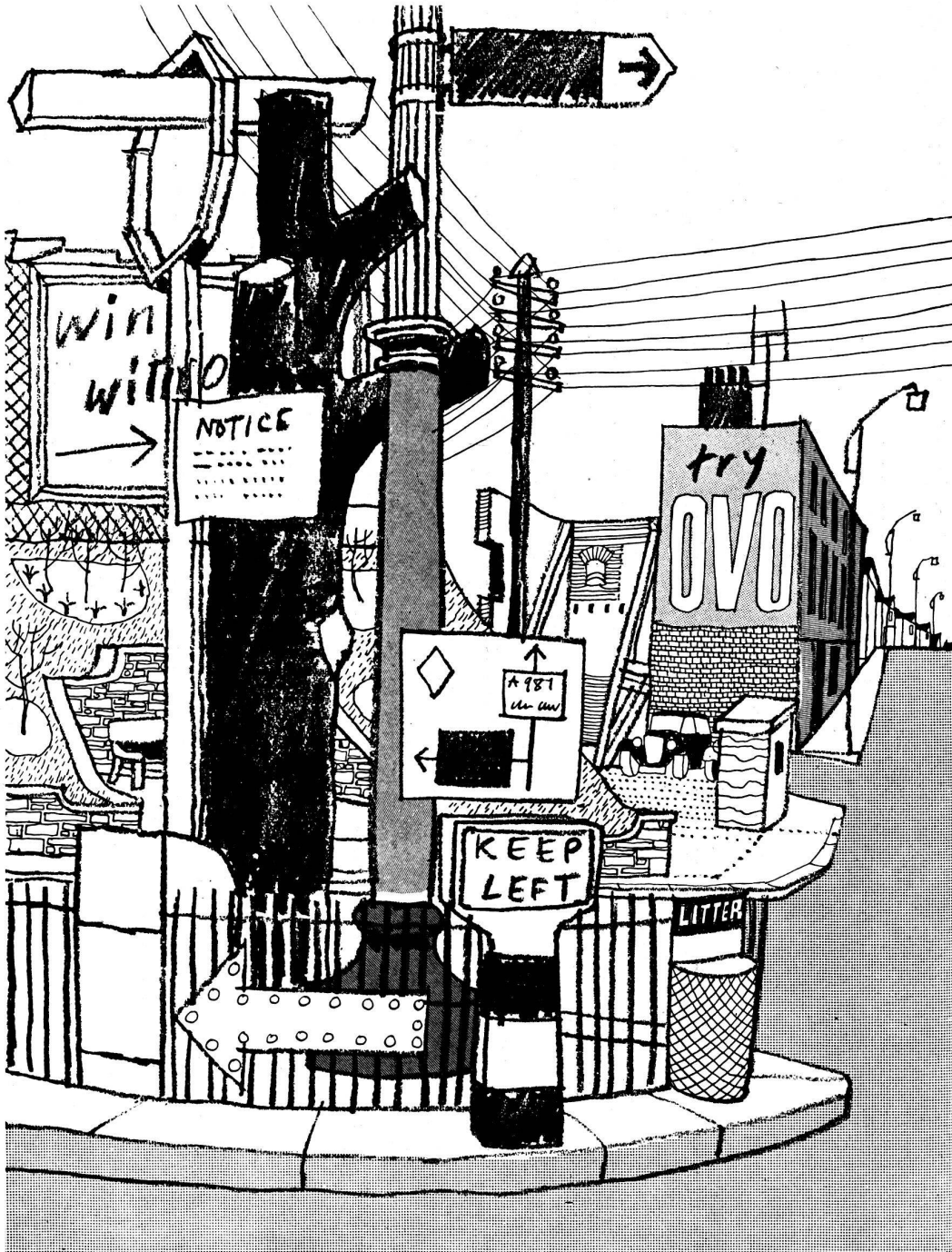
Le voyage se poursuit en Ecosse, dans les Highlands, dernière réserve de nature et déjà menacée par les tracés routiers, les centrales électriques et les plantations forestières inappropriées aux paysages.

On aurait grand tort d'imaginer que les promoteurs de ce mouvement de « sauvegarde visuelle » du territoire national soient des timorés, des dilettantes ou des sentimentaux, mal à l'aise devant les durs impératifs de la vie moderne et préoccupés par-dessus tout de rétablir l'aspect traditionnel des paysages britanniques. Au contraire, ces urbanistes, ces planologues et ces architectes acceptent leur époque avec un courageux optimisme. La plupart d'entre eux ont conçu et réalisé des ouvrages et des aménagements d'allure parfaitement actuelle. Mais devant l'invasion grandissante, ils entendent garder leur lucidité. Ils veulent aller au-delà de ce qu'on leur donne pour des nécessités immédiates et tenter de déceler les nécessités à venir. Ils ne croient pas à la toute-puissance des raisonnements appuyés de calculs, parce qu'ils savent, par expérience autant que par intuition, qu'au-delà des raisonnements et des calculs il y a toute la complexité de la nature humaine, il y a les exigences de l'œil, par quoi se nourrit l'esprit et s'anime le cœur. Et c'est précisément au nom de cette

connaissance du complexe et du non-mesurable qu'ils proclament l'urgence d'une tâche de sauvegarde du territoire national.

★

Il est bien vrai – et personne ne le conteste – qu'il faut au pays des installations industrielles variées, des usines puissantes, des artères à circulation rapide, un équipement perfectionné des centres urbains. Mais il est aussi vrai qu'il faut aux habitants de ce pays des étendues de pleine nature qui ne soient pas altérées, des sites ruraux qui ne soient pas envahis par des éléments visuels insolites ou dégradants. Il est vrai, encore, qu'il faut rétablir l'indispensable différenciation des villes et des campagnes, seule mesure de sauvegarde qui soit efficace devant l'envahissement de la *Subtopia*. Dans un pays de superficie trop exiguë, à population extrêmement dense, et marqué d'une industrialisation très développée, il faut porter au maximum, d'une part, l'extension des étendues verdoyantes et, d'autre part, la capacité des centres urbains. Il s'agit, en fin de compte, de pratiquer une politique générale qui soit exactement opposée à celle qu'ont adoptée jusqu'ici les pouvoirs publics.



L'urbaniste Gordon Cullen a stigmatisé, dans ce dessin, le chaos qui règne dans la ville soumise aux incohérentes manifestations des services publics, créateurs, eux aussi, de la « Subtopia ».

IMPUISSANCE DES POUVOIRS PUBLICS

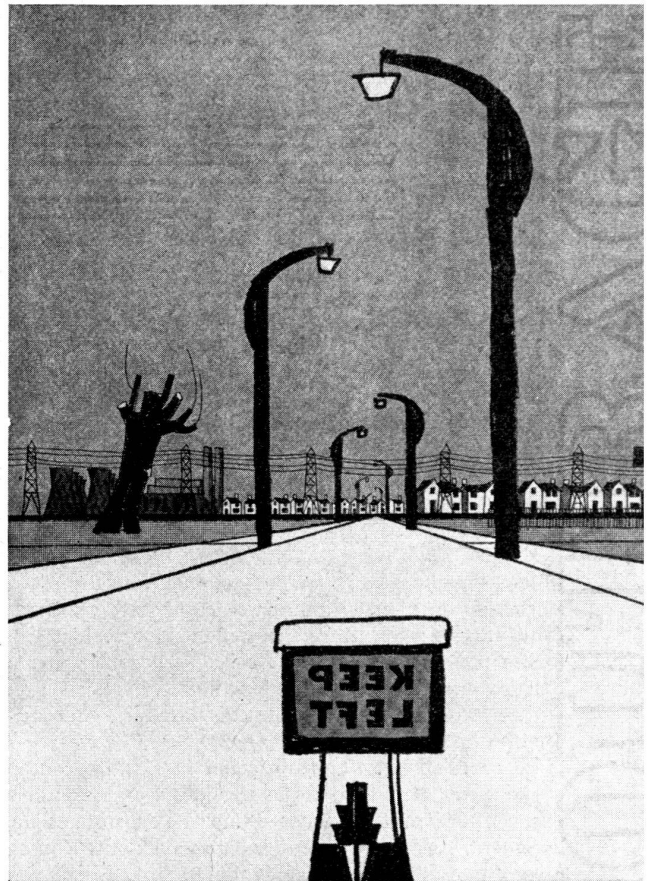
Car c'est toujours aux pouvoirs publics que l'on revient. C'est à eux, gardiens du patrimoine national, qu'incombe les plus lourdes responsabilités, dans le présent état de choses. Ainsi, la Grande-Bretagne, qui avait jadis donné l'exemple d'une sage prévoyance en prescrivant l'établissement de zones de verdure autour de ses régions industrielles, voit aujourd'hui ces zones rongées peu à peu par les usines et par les aggloméra-

tions en voie d'expansion. Pays classique de la protection des sites, la Grande-Bretagne assiste à présent à la détérioration de ces sites par les techniques industrielles les plus variées. Il est vrai que la guerre, cette autre redoutable industrie, avait déjà entamé la ruine de maints paysages ; la paix poursuit, en le développant, ce travail de destruction accélérée. Et tout cela se passe, alors que les régions proprement industrielles renferment de vastes étendues de terrain, occupées par des installations désaffectées, des dépôts de déchets d'usines,

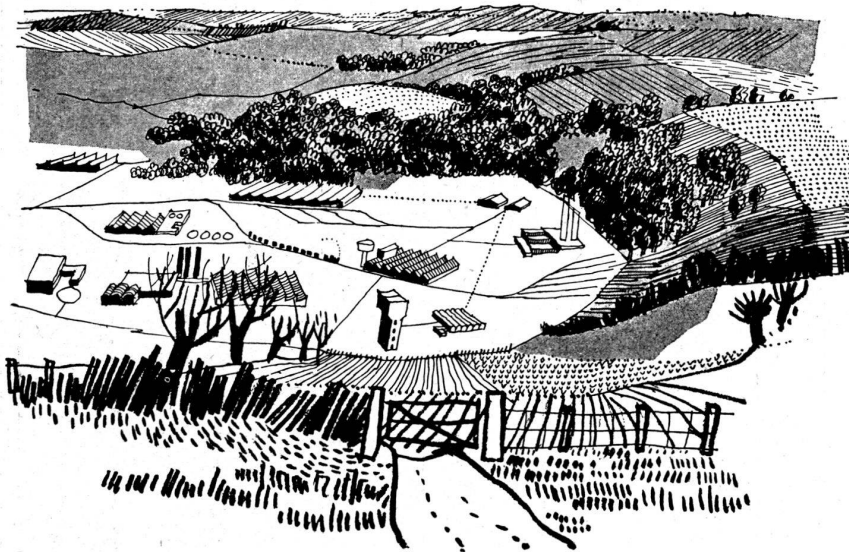
et des superficies considérables jonchées d'immondices. La seule province du Lancashire ne contient pas moins de 4000 hectares de terrains industriels abandonnés. Que font les pouvoirs publics? Ils s'effacent devant les menaces de la mécanisation, ils accordent à la machine envahissante toujours plus d'espace, ils admettent que les étendues de nature soient chaque jour plus réduites au profit d'installations industrielles nouvelles. Bien plus, ils coopèrent à cette réduction en créant, à la périphérie des villes, grandes ou petites, de nouvelles banlieues en extension croissante. Les pouvoirs publics se font les complices de la « Subtopia ».

En fait, ils se trouvent à la fois dépassés par les événements et incapables de circonscrire le problème dans toute son étendue et dans sa complexité. Les activités essentielles, celles qui relèvent de l'organisation sociale, de la politique du logement, de l'industrie et des communications, les pouvoirs publics n'en peuvent assurer la coordination. Seul s'y efforce le Département de l'urbanisme, mais il s'appuie sur des principes périmés, sans relation avec les exigences présentes d'une nécessaire « coordination visuelle », principes devenus des règles abstraites.

On se trouve ainsi placé dans cette situation paradoxale, si caractéristique de notre temps que l'on dit épris de progrès : chacune des activités essentielles du pays a pour but déclaré l'amélioration du bien-être public. Mais aussi, chacune de ces activités, en s'exerçant, contribue à la désintégration du cadre visuel dans lequel vit l'homme moderne. On ne pourra se libérer de ce paradoxe aussi longtemps qu'il n'y aura pas un homme, ou un groupe d'hommes, ou un organisme, détaché de toute spécialisation, qui aura la charge de cette « coordination visuelle » et disposera d'une autorité suffisante pour la rendre effective. Cet homme, ce groupe ou cet organisme sera responsable devant la nation tout entière, non devant des autorités locales. Sa tâche s'appliquera à des entités topographiques, non à des divisions administratives. Tel est le vœu qu'ont émis, dans leur clair et substantiel manifeste, les promoteurs du mouvement de sauvegarde du territoire britannique.



Voici la couverture du cahier spécial de la revue *Architectural Review*. Gordon Cullen, qui l'a composée, a voulu y rassembler les éléments saillants de l'outrage chaque jour perpétré envers l'aspect authentique du sol national. Il n'est pas jusqu'à l'arbre mutilé qui ne témoigne de la brutalité et de l'aveuglement dont s'accompagne tout nouveau développement de la « Subtopia ».



Près de Banbury, un énorme dépôt de l'armée. Installé dès 1944 en vue de l'offensive de libération, il est toujours là, visible à des dizaines de kilomètres. Un cas parmi beaucoup d'autres.

Ces dessins et photos sont reproduits avec l'aimable autorisation de *La Maison*, Bruxelles, qui les a reproduites elle-même d'après *Architectural Review*, Londres.

QUELQUES ASPECTS DE LA QUESTION

Il est manifeste qu'une amélioration sensible ait pu être enregistrée, au cours de ces dernières années, aussi bien dans la composition spatiale des usines et des installations industrielles, que dans la conception des produits nés de la machine. On admet aujourd'hui que le souci de la forme exacte puisse s'appliquer aux ouvrages créés pour l'industrie et par elle. Le mouvement d'esthétique industrielle ou « industrial design » est partout en faveur, sinon en progrès.

Cependant, dans le domaine de la coordination et de l'harmonie visuelles, qui nous retient ici, de telles préoccupations sont fort insuffisantes. C'est qu'il ne s'agit pas seulement d'atteindre à une certaine perfection « in abstracto ». Telle usine, aux masses bien composées, peut ne pas s'accorder aux circonstances visuelles du lieu auquel elle est destinée. Tel appareil d'éclairage urbain, correctement dessiné, peut, par ses formes ou ses dimensions, rompre brutalement l'équilibre et l'échelle d'une rue, d'une place ou d'un quartier.

Il faut donc que cette perfection *in abstracto* puisse s'allier sans heurt aux traits fondamentaux du lieu considéré. Aussi bien, les manières de réaliser cette union sont variées : tel site s'accommodera fort bien d'une masse puissante qui lui donnera un accent ; tel autre exigera le recours à des formes particulières ; tel autre encore imposera la seule solution possible : celle du camouflage.

Le problème de l'appropriation *in situ* est complexe et ne peut être traité que par des hommes d'art, à l'esprit pénétrant et doués d'une vue sensible et singulièrement exercée. On peut sans aucun doute conseiller à ceux que de telles activités intéressent, de suivre pas à pas, image après image, l'exposé fort convaincant qu'a publié la revue *Architectural Review*, en inaugurant la campagne de réaction contre la *Subtopia*. On en tirera de précieux enseignements, valables dans les applica-

tions les plus diverses, depuis l'appareil d'éclairage urbain jusqu'à l'installation de la centrale atomique, depuis la ligne de pylônes qui traverse le paysage jusqu'à la prolifération des postes d'essence au long des grands-routes à circulation rapide.

★

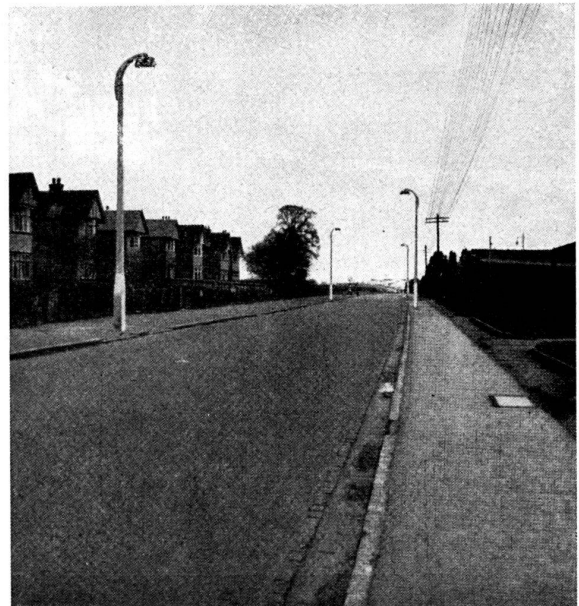
Mais la question de l'approbation d'un ouvrage à un lieu déterminé n'est pas l'étape première du problème. Avant elle, il y a la question plus générale de la localisation. Il s'agit d'abord d'apprécier les raisons majeures qui dictent, pour un ouvrage industriel donné, le choix de tel lieu proposé. On conçoit que ce problème de la localisation se rattache, de toute évidence, à l'organisation planologique tout entière et qu'il ne peut être traité isolément. Reprenant le cas du Lancashire, cité plus haut, on pourra se demander pourquoi une entreprise industrielle devrait être autorisée à occuper de nouvelles étendues prises à l'agriculture, alors qu'il se trouve à proximité des milliers d'hectares de terrains industriels, véritablement abandonnés.

C'est un fait constant et généralement observé que l'industrialisation ne connaît point de mesure et qu'elle tend rapidement à l'excès. Cela s'explique par un autre paradoxe, propre à notre temps et sur lequel repose la notion même de production industrielle, laquelle, en effet, régie par des lois internes de stricte économie, est portée à se développer au-dehors avec une surabondance souvent voisine du gaspillage.

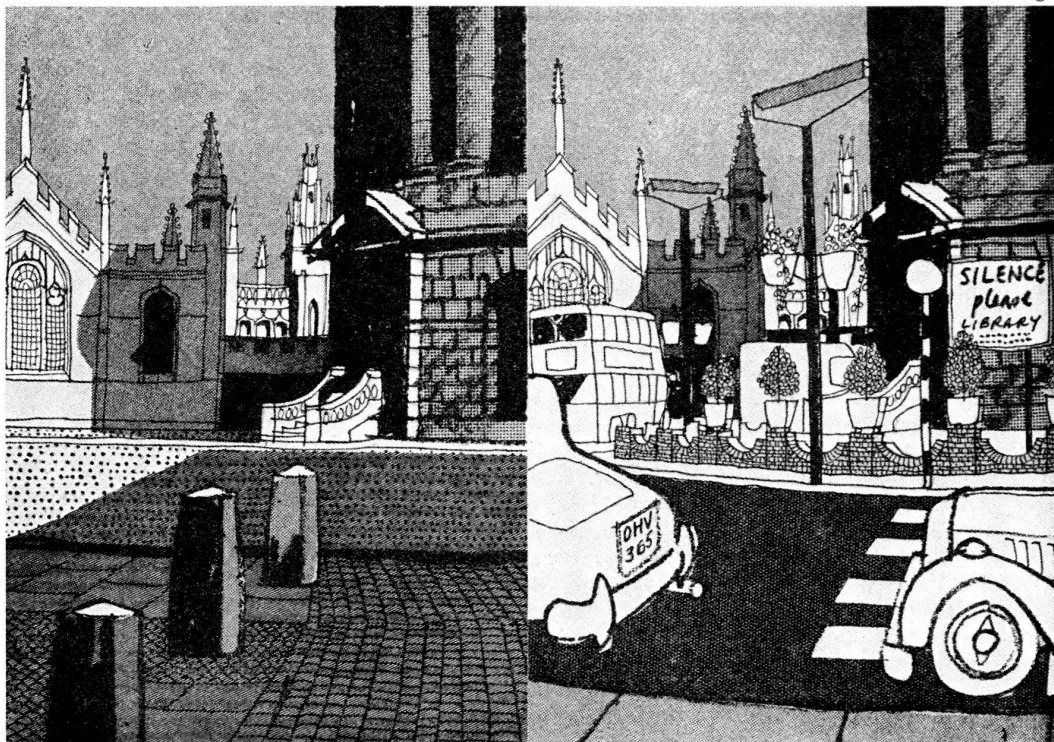
TRACÉS ET ÉQUIPEMENT ROUTIERS

Cette surabondance, les urbanistes et planologues britanniques l'ont constatée tout autant dans l'extension inconsidérée du réseau des artères à circulation rapide que dans l'adoption, pour ces artères, de tracés et de

Ces deux vues, singulièrement semblables, résument le voyage des urbanistes enquêteurs. La première a été prise à la sortie de Southampton, au départ, la seconde à l'arrivée à Carlisle. Entre ces deux images, un parcours de 650 km. L'une comme l'autre révèlent un même tracé routier, rectiligne et monotone, accompagné d'un même équipement uniforme et bordé de cottages standard.



La petite ville historique, envahie par le tourisme, s'est équipée pour le recevoir. Ces deux dessins de Gordon Cullen illustrent la pitoyable transformation. Les mêmes méthodes, aussi grossières qu'inconsidérées, se retrouvent partout ; elles entraînent le même résultat : ce que l'on venait voir est privé de signification véritable et considérablement amoindri par l'encombrement de l'équipement industriel.



profils très souvent excessifs. Elle apparaît encore dans la multiplicité des appareils d'équipement et de sécurité des routes de toutes catégories, où manifestement elle se révèle cause de gêne, voire de danger, pour l'utilisateur.

Le chapitre des routes appelle, lui aussi, des observations primordiales. Il y a la nécessité toujours plus impérieuse, dans les zones urbaines comme dans les régions rurales, d'établir une nette hiérarchie des routes et de la faire apparaître clairement. C'est suivant cette hiérarchie que doit se traiter la relation entre le réseau nouveau des voies à circulation rapide et le réseau ancien, plus complexe, des routes d'intérêt local.

Comme l'usine, la route à circulation rapide est un élément nécessaire. Comme l'usine, la route peut ajouter de l'accent au paysage qu'elle traverse. Encore faut-il qu'elle soit tracée avec à-propos et qu'elle s'accorde aux traits fondamentaux du site qui l'accueille. Elle ne peut se borner, comme il arrive le plus souvent, à prolonger dans la campagne l'artère urbaine, accompagnée de tout son équipement artificiel. L'accord de la route au paysage doit être recherché jusque dans les matériaux de revêtement, dans leur couleur et leur texture, et même dans le mode de parachèvement le plus approprié.

★

Enfin, le chapitre des routes ne peut ignorer cette autre forme d'invasion industrielle, le tourisme, qui compromet le caractère même de bien des sites, qu'ils soient urbains ou de pleine nature¹. Paradoxe encore, cette exploitation des sites, qui mène sinon à leur ruine,

¹ A. Fabre-Luce déclarait récemment : « Le touriste est pour moi une sorte de sauterelle qui dévaste tout sur son passage. »

au moins à leur altération. « Singulière conception de la détente, constate Ian Nairn, qui consiste à gagner au plus vite un site renommé, et à s'y installer à quelques pas d'un autre véhicule reluisant au soleil. »

Ici, plus que dans la localisation des établissements industriels et dans le tracé des routes, l'intégrité du paysage est loi déterminante. Il faut donc en finir avec les constructions voyantes, qui s'installent en plein spectacle. Il faut débarrasser de la vue les offensants déploiements de réclame. Il faut dissimuler les lieux de stationnement pour cars et autos. Il faut surtout interroger le site lui-même, afin de juger s'il est apte à accueillir la cohue des touristes, avec l'encombrant appareil qui lui est nécessaire, ou si, au contraire, il convient de laisser le paysage à lui-même, afin qu'il attire seul les visiteurs qui se donneront, avec la peine d'y arriver, la joie de le découvrir.

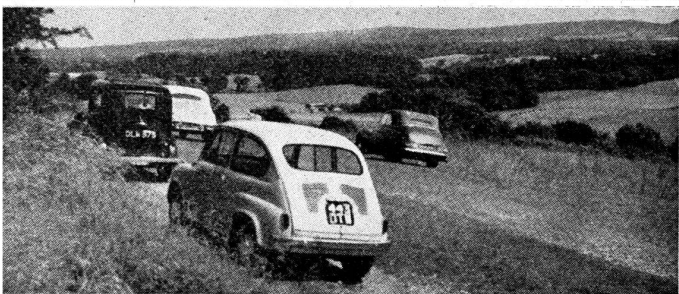
La Grande-Bretagne connaît, comme la Belgique (et la Suisse), la prolifération croissante des postes d'essence, garages, ateliers et cafés le long de ses grands-routes. Cet état de choses avait cependant été prévu, dès 1939, par John Piper, qui avait présenté aux pouvoirs publics une judicieuse proposition. Il s'agissait de libérer systématiquement les abords des voies de grande circulation et de réunir les diverses constructions à l'usage des automobilistes (postes d'essence, ateliers de réparations, cafés, etc.) en petits groupes, placés en dehors du tracé routier proprement dit, la distance d'un groupe à l'autre étant d'environ 5 milles, soit quelque 8 kilomètres. Cette raisonnable suggestion, comme l'on imagine, n'a pas été entendue. Et la grand-route, aujourd'hui, défile devant un double alignement de bâtiments hétéroclites, mal-séants et d'une dangereuse proximité.

VILLES ET AGGLOMÉRATIONS URBAINES

L'observation est constante : le citoyen britannique quitte aujourd'hui le centre de la ville et s'installe dans la banlieue ou dans un secteur résidentiel, récemment aménagé à la périphérie de l'agglomération. Les quartiers centraux peu à peu s'altèrent et se détériorent. D'anciennes bâtisses doivent être démolies. Que fait la Municipalité? Elle se borne simplement à transformer le terrain récupéré en lieu de stationnement pour véhicules, à moins qu'elle n'en fasse un jardin public, bien protégé par une clôture métallique. Non seulement elle évite d'avoir à envisager une réadaptation du centre urbain aux conditions nouvelles de logement et de circulation, mais encore elle dirige vers la périphérie l'extension de la *Subtopia*. Ainsi se développe sur tout le territoire, avec la spéculation immobilière, l'uniformité des banlieues grises et la monotonie des quartiers résidentiels, invariablement composés d'une majorité de maisons jumelées, auxquelles s'ajoutent des immeubles groupant plusieurs logements.

Il faut sans cesse répéter que la règle rigoureuse doit être dès aujourd'hui : l'arrêt de l'expansion urbaine, l'extension des régions rurales et, dans la ville même, l'augmentation de la densité et l'accentuation du caractère urbain.

La grande pitié des sites balnéaires et touristiques apparaît dans ces images, prises entre cent autres : bâtisses installées sans ménagement pour l'aspect, accumulation des véhicules, tentes et « caravanes », en bordure du rivage, voitures à l'arrêt, encombrant un paysage dégagé. Il y a des remèdes à tout cela, mais aucune autorité ne se soucie de les appliquer.



La ville, en effet, peut se permettre les artifices. Et un équipement perfectionné, s'il est approprié, ne peut causer une gêne visuelle. Sans doute y a-t-il des sites urbains d'un caractère particulier, qu'il faut défendre contre une invasion malvenue. Il en est de ces sites qui ont été littéralement massacrés par des éléments d'équipement inacceptables, par de simples appareils d'éclairage, apparemment inoffensifs, mais de formes et de dimensions inadéquates ou fâcheuses¹.

Enfin, les pratiques d'embellissement dont usent et abusent les municipalités achèvent trop souvent la dégradation des quartiers urbains. Ces jardinets grillagés, ces corbeilles et ces parterres de fleurs en captivité ne sont pas seulement signes de pitoyable médiocrité ; ce sont aussi des éléments destructeurs, qui compromettent les relations visuelles unissant entre elles les parties d'un site urbain, les bâtiments, l'espace qui les entoure, la rue et les passants eux-mêmes.

A propos des plantations d'arbres dans les quartiers urbains, on nous rappelle que la ville moderne n'est pas le lieu qui convient à l'arbre ornemental ; celui-ci est mieux à sa place dans les quartiers suburbains. En outre, on ne pourra perdre de vue cette règle générale : la végétation, dans la ville, est un élément de mise en valeur d'un lieu ou d'un édifice ; ce n'est pas un objectif en soi, qui doit attirer et concentrer le regard. Cependant, en ces choses complexes, la règle devra toujours s'effacer devant une juste appréciation visuelle.



La présente étude ne vise certes point à épuiser tout ce que contient le remarquable exposé des urbanistes britanniques. On s'est borné à en commenter le développement, à en souligner les traits dominants. Et l'on a tenté de faire ressortir l'esprit clairvoyant qui l'anime.

L'analogie qu'offre la situation du territoire britannique avec le nôtre² n'aura échappé à personne. On souhaiterait qu'ici aussi se dessine une réaction aussi lucide et aussi vigoureuse que celle qui se développe maintenant dans le Royaume-Uni.

La Belgique se prépare à recevoir, en 1958, des visiteurs étrangers, qu'elle souhaite le plus nombreux possible. Va-t-elle entreprendre, pour les attirer, les accueillir et les loger, de vrais travaux de coordination urbanistique et de mise en état visuelle? Ou laissera-t-elle ces visiteurs regagner leurs pays avec le souvenir d'une exposition qu'il faut souhaiter attrayante et réussie, mais dont l'impression aura été altérée sinon compromise par le désordre de la circulation, l'embarras des agglomérations urbaines, la vue des sites et des paysages défigurés par les techniques industrielles? Les visiteurs étrangers vont-ils emporter de la Belgique l'image d'un pays menacé d'une invasion totale de la *Subtopia*?

E.-L. Henvaux, architecte.

¹ Les tentatives les plus diverses ont été faites, afin de réaliser des poteaux de béton armé à utiliser dans l'équipement de la voirie urbaine. Il faut se rendre à l'évidence. Il n'est pas possible de créer un poteau de béton armé qui soit d'aspect net et léger à la fois. L'acier tubulaire semble le plus approprié.

² L'auteur parle ici de la Belgique. Mais ses observations valent pour la Suisse également, où une exposition nationale, dans sept ans, attirera aussi des milliers d'amis.

Les documents illustrant ce texte proviennent de Architectural Review (Londres) et sont publiés avec l'autorisation du groupe d'urbanistes anglais qui ont entrepris cette intéressante enquête, et de la revue La Maison (Bruxelles).