

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 39-40 (1967)

Heft: 8

Artikel: Décongestionner les villes : un problème pour les urbanistes

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126291>

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: 17.05.2025

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

La propriété par étage déçoit

par Max Weber

39

Nos lecteurs se rappellent peut-être que lorsque certains milieux prônaient la propriété par étage, nous l'avons accueillie avec réserve. Nous craignions en effet que l'intense spéculation foncière de l'époque ne renchérisse trop les prix des biens immobiliers. Il ne fallait pas non plus compter sur le fait que l'introduction de la propriété par étage puisse réduire la crise du logement.

La loi sur la propriété par étage est donc en vigueur depuis deux ans et demi. On tira tout de suite la sonnette d'alarme, surtout en Suisse romande, parce que des locataires recevaient leur congé, mais avec la possibilité de racheter leur appartement à des prix surfaits. Lorsqu'on intervint sur ces faits au Conseil national, il fut répondu qu'il ne s'agissait que de cas particuliers. C'est peut-être possible, car cette nouvelle loi n'a pas connu d'extension particulière. On peut dire cela heureusement, car partout on a exigé de gros prix, voire de très gros prix pour cette forme de propriété. Il ne fallait pas s'attendre à autre chose à une période où le prix de tous les biens augmentait.

Dans la «Neue Zürcher Zeitung», qui s'était faite le porte-parole des défenseurs de cette cause, on a posé récemment la question de savoir si l'introduction de la propriété par étage avait répondu à toutes les attentes. On y lit que beaucoup répondent par la négative, qu'il n'y a eu que déceptions, car les appartements offerts ne pouvaient intéresser les classes moyennes à cause de leur prix très élevé. D'autres ajoutent qu'on n'a fait qu'ouvrir un nouveau chemin à la spéculation.

A cela on oppose que le délai d'épreuve est très court, trop pour pouvoir se faire apprécier véritablement, et que, d'autre part, cette loi est arrivée au mauvais moment. La «NZZ» se reporte ensuite à la situation du marché des appartements à vendre dans la région zurichoise. Il s'agit principalement d'appartements chers. «Le prix moyen d'un appartement cosu de quatre pièces dans la banlieue de Zurich oscille entre 120 000 et 160 000 fr.» Cela correspond à un loyer de 600 à 800 fr. par mois au minimum. Il paraît qu'on peut aussi se procurer des appartements de quatre pièces pour 100 000 fr.; mais même cet argent ne court pas les rues. Cela ne peut pas intéresser la majorité de la population. On signale que les appartements de luxe et les maisons de vacances sont particulièrement chers suivant l'endroit où ils ont été édifiés. Il s'agit souvent d'édifices spéculatifs. Ils trouvent des acquéreurs, car ils s'adressent à une catégorie de gens à fort pouvoir d'achat. Mais il faut dire que la propriété par

Décongestionner les villes

Un problème pour les urbanistes

Jusqu'au début du XX^e siècle, la Grande-Bretagne était un des rares pays dont on pouvait dire qu'ils étaient urbanisés. Mais à l'heure actuelle, près d'un tiers de la population mondiale habite les villes. Ce changement du mode de vie a entraîné un état de congestion, avec tous les problèmes de logement, de circulation et de transport qu'il implique. Mais la décongestion des villes a fait naître d'autres problèmes, et cet article de Terence Bendixson, correspondant du «Guardian» de Londres pour les questions d'urbanisme, expose comment la Grande-Bretagne s'efforce de résoudre ces problèmes.

Il est impossible de ne pas éprouver de sentiments complexes en face des villes. Elles pourvoient à plus de la moitié des besoins de l'humanité, mais en même temps elles sont la cause de plus de la moitié de ses maux. On ne peut négliger leur importance si l'on veut bien se rappeler que ce ne seront pas les villages du monde entier qui

étage n'a rien fait pour pallier le manque d'appartements pour personnes à revenu faible ou moyen.

A part les prix élevés, il y a eu apparemment d'autres défauts. On parle d'insonorisation déficiente et de manque de débarras ou autres choses de ce genre. On accepte ces inconvénients lorsqu'on a seulement loué l'appartement. Si l'on est acheteur, on y est assigné à résidence et on ne peut plus donner son congé. Ensuite, il faut prendre garde que les droits et les devoirs de chaque acheteur soient consignés avec soin et précision dans un règlement.

Cela nous permet de constater que les critiques et les avertissements que nous avons émis en son temps ont été parfaitement justifiés. La propriété par étage n'a pas permis de résoudre la crise du logement, ni d'en atténuer les effets, ni encore de normaliser les prix. Tout au contraire, elle n'a fait que favoriser la spéculation. Le meilleur moyen de lutter contre le manque de logements et aussi le plus sain: c'est la coopérative de construction. Elle accorde aux locataires un droit d'intervention et les protège contre les prix injustifiés.

(«Tagwacht»)

Max Weber

(Traduction: J.-P. Métral)

apporteront un remède à la faim de l'Inde ni à la soif du Sahara. Ce seront les grandes agglomérations, où les chimistes cherchent de nouveaux engrais, où les biologistes se penchent sur de nouvelles espèces végétales, et où les techniciens déjouent les embûches du dessalement de l'eau de mer.

Pourtant, que découvrons-nous en pénétrant à Los Angeles, Londres, Calcutta ou n'importe quelle autre grande ville du monde? Certainement pas l'efficacité universelle, la beauté ni la salubrité. Ces grandes villes peuvent peut-être sembler merveilleuses sur un écran de cinéma, mais vues de près, elles apparaissent plutôt comme un terrible agglomérat d'air pollué, de logements insalubres et d'embouteillages de voitures particulières. Les problèmes de Calcutta ne sont sans doute pas les mêmes que ceux de Londres ou de Los Angeles, mais ils sont voisins. La typhoïde, la bronchite et autres maladies des agglomérations surpeuplées sont toutes les produits d'un milieu insatisfaisant. Et pourtant, c'est encore dans ces mêmes villes – et non dans les villages – que ces problèmes sont ou seront résolus.

Je pense qu'il était nécessaire de souligner ce paradoxe, car nous avons tendance à oublier tout ce que nous devons à nos villes pour ne voir que leurs inconvénients. Au fur et à mesure que progresse l'urbanisation dans le monde entier, la tendance à attribuer tous les maux des hommes à leur type d'habitation risque de s'accroître. Il serait probablement plus réaliste d'admettre que partout où des êtres humains sont rassemblés, il y aura toujours des difficultés à surmonter, et que les villes, du fait qu'elles groupent une population très importante, accumuleront la plus grande partie des problèmes.

Cependant le rythme sans précédent des inventions et des transformations dans les pays les plus développés et les plus urbanisés prouve bien que les villes sont des laboratoires plus productifs pour résoudre les problèmes que les cavernes, les campements ou les villages des débuts de l'évolution de l'humanité. En fait on ne peut dissocier le développement de la civilisation de l'éclosion des villes. Ce sont deux éléments essentiels d'un même processus.

Partant de là, il serait agréable de pouvoir dire que la Grande-Bretagne, étant donné sa longue expérience d'une société à prédominance urbaine, se trouve à l'avant-garde de l'urbanisme éclairé, mais il est, hélas, difficile d'établir un tel constat de réussite. L'apport le plus intéressant de la Grande-Bretagne, est sans doute, dans ce domaine, celui de l'organisation de l'expansion de Londres, encore cet urbanisme n'est-il le fruit que d'efforts certes persévérants mais toujours pragmatiques.

Emigration vers les villes

En fait, le mouvement moderne pour l'«embellissement des villes» en Grande-Bretagne a connu ses premiers balbutiements dès l'époque où les usines et les forges du Lancashire et du Cheshire attiraient les habitants des villages vers une nouvelle vie urbaine. C'est effectivement à cette époque que Sir Thomas Salt construisit près de Bradford en 1853-1863 une ville industrielle modèle, Saltaire, qui était ainsi contemporaine des villes surpeuplées comme Manchester et Leeds.

Une étude approfondie des «villes satellites» et des «villes nouvelles» construites au siècle suivant – Letchworth (1900-1910), Welwyn Garden City (1920-1930), Harlow, Stevenage et les six autres «satellites» de Londres datant d'après 1945 – pourrait révéler, au-delà des divergences de détail dans la théorie de l'urbanisme, une similitude de conception qui rappelle les utopies pratiques de Robert Owen et les réalisations de Sir Thomas Salt.

Toutes se voulaient cités autonomes, groupant habitations, lieux de travail, écoles et magasins. Cela s'explique facilement. Les premiers pionniers et leurs successeurs, tels qu'Ebenezer Howard, le père des cités-jardins, ne cherchaient qu'à fuir les villes existantes. Ils espéraient repartir à zéro dans une campagne vierge.

Mais tout cela commença à changer lorsque progressivement, grâce aux canalisations d'eau pure, aux égouts et aux lois sur l'hygiène, puis aux rues pavées, aux automobiles et à l'électricité, les villes du XX^e siècle de nau-séabondes qu'elles étaient au XIX^e siècle, devinrent presque propres. La conséquence de cette transformation fut que le désir de s'en évader cessa d'être l'unique préoccupation du citadin.

Un changement d'attitude

On en vient ainsi à la conviction que les villes anciennes pouvaient être rénovées et embellies, et aussi à l'idée que les nouvelles constructions devaient dépendre de la collectivité et non plus être laissées à l'initiative arbitraire des propriétaires et des entrepreneurs.

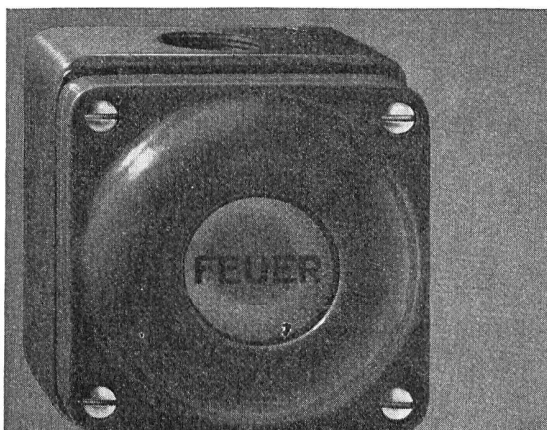
En Grande-Bretagne, ce changement d'attitude, pourtant loin d'être général, se traduisit par le Town Development Act de 1954, qui déterminait les autorités et les moyens de financement de l'expansion inévitable des villes. Les travaux en cours à Basingstoke et à Andover, toutes deux situées dans le Hampshire, dans le sud de l'Angleterre, ainsi que dans maintes autres villes britanniques, sont les résultats de cette loi.

Dans le même ordre d'idée, un nouveau pas vient d'être accompli avec la récente décision de créer une deuxième série de villes satellites pour décongestionner cette mar-

Léca

matériau isolant et de construction

SA HUNZIKER AG

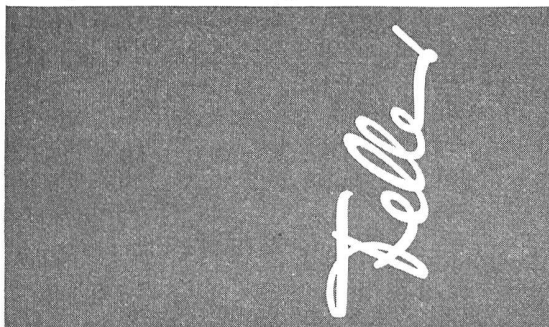


Poussoirs Feller à bouton d'alarme
Un facteur de sûreté



Avec contacts de travail ou de repos, dans différents types de protection. Bouton protégé contre un actionnement intempestif par un disque transparent. Désignations «Feu», «Alarme», etc. du stock; autres disques à bref délai.

Adolphe Feller SA Horgen Tél. 051 82 16 11



mite perpétuellement en ébullition qu'est Londres. Mais à l'exception d'une ville presque entièrement neuve qui doit grouper 250 000 habitants, à Milton Keynes, dans le nord du Buckinghamshire, la plupart de ces satellites seront le résultat de l'extension de villes existantes.

Les raisons de cette évolution sont en partie économiques, en partie sociales et en partie dictées par des considérations d'attraction urbaine. Du point de vue économique, une extension peut revenir moins cher au départ, puisqu'il n'y a que des logements et des lieux de travail à construire. Beaucoup d'autres choses – depuis les hôpitaux jusqu'aux routes – peuvent souvent rester dans l'état où elles sont pendant quelques années et même si des améliorations sont apportées tout de suite, elles profitent autant à la population existante qu'aux nouveaux venus. L'extension représente un avantage social évident si même la première famille qui arrive bénéficie de tous les avantages d'une structure sociale diversifiée et d'un large éventail de magasins, d'écoles, d'églises, etc.

Les théories sur l'attraction urbaine prennent toute leur importance lorsque, comme c'est le cas dans la région de Londres, on s'efforce de freiner l'expansion d'une grande ville. On cherche alors à créer ailleurs des lieux de travail et d'habitation aussi grands que possible, parce que c'est le seul moyen de leur donner quelque ressemblance avec la grande ville.

Un changement radical de plan

Le projet le plus important actuellement à l'étude pour décentraliser Londres concerne le sud du Hampshire, où le professeur Colin Buchanan a établi un plan montrant comment l'on pourrait diriger l'expansion de Portsmouth et Southampton de telle manière que ces deux villes n'en forment plus qu'une seule, de 500 000 habitants. Le schéma d'extension qu'il propose est une «grille orientée» – large entrecroisement de routes et de bâtiments publics qui partirait de chacune des deux villes jusqu'à ce que les deux parties se rejoignent.

Ce schéma est en fait analogue à celui de l'île de Manhattan à New York, ou au centre de Philadelphie, mais il est appliqué à l'échelle d'une ville entière et a suffisamment de souplesse pour s'adapter au tracé des routes, aux sinuosités du paysage, au lieu de décalquer sèche-ment sur le terrain les lignes géométriques de la planche à dessin.

Mais la nouvelle ceinture de villes satellites de Londres (dont j'ai déjà parlé) ne fournira de logements qu'à environ un tiers de la population supplémentaire due à la poussée démographique prévue pour les vingt prochaines années. Peut-être le plus grand obstacle aux projets d'expansion de Londres est-il psychologique. Ce qui les freine, c'est sans doute la peur de la dimension – d'une mégalopolis. Cette peur semble toucher la plupart des grandes villes du monde, encore qu'il faille noter que la France actuelle est prête à envisager l'agrandissement de Paris sur une très grande échelle. Dans le Paris de l'an 2000, tel qu'il a été présenté schématiquement il y a environ dix-huit mois et dont le plan est actuellement en cours d'étude détaillée, l'expansion de la ville est prévue en deux bandes s'étendant le long des rives de la Seine et pouvant même aller jusqu'au Havre. Paris serait ainsi une «mégalopolis calculée».