

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 41 (1968)

Heft: 1

Artikel: Aspects de rla énovation [i.e. la rénovation] urbaine

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126400>

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: 12.05.2025

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

obtenus en pondérant les données calculées plus haut avec la future population résidente âgée de 20 ans et plus³. Le rapport entre le total des automobiles et les voitures particulières et limousines commerciales étant resté à peu près constant depuis 1961, et en admettant que ce rapport reste également inchangé pour l'avenir, l'évolution présumée de l'effectif des automobiles est déterminée simplement à l'aide d'un facteur d'extension. Les résultats des calculs sont rassemblés dans le tableau 2. Il en résulte que l'effectif des automobiles augmentera dans les vingt prochaines années de 74%. Pour les cinq prochaines années seulement, l'accroissement devrait être de 33%. Au cours des années suivantes, ce taux d'accroissement faiblira sensiblement. Comme pour toute autre prévision, certaines réserves s'imposent. Une précalculation ne peut naturellement considérer que des faits actuellement déjà connus ou qui ont une forte probabilité de se réaliser; elle ne représente en ce sens qu'un modèle et non l'image fidèle de l'avenir.

2 Effectifs estimés des voitures particulières et limousines commerciales, ainsi que des automobiles en tout, de 1971 à 1986

Années	Population résidente, personnes âgées de 20 ans et plus à la fin de l'année	Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 habitants âgés de 20 ans et plus	Effectifs estimés des voitures particulières et limousines commerciales	Effectifs estimés des automobiles en tout
1971	4 276 800	313	1 339 000	1 500 000
1976	4 396 700	347	1 526 000	1 709 000
1981	4 514 800	366	1 652 000	1 850 000
1986	4 653 400	379	1 764 000	1 976 000

Les problèmes de la rénovation urbaine sont parmi les plus ardues qui se présentent aux autorités de nos cités. De vastes quartiers désuets, souvent proches des centres, pourraient faire l'objet de reconstructions intéressantes, qui sont presque toujours compromises par l'opposition d'un ou de quelques propriétaires ou par l'existence d'une seule construction neuve qui empêche toute réalisation rentable. Il faut savoir gré au Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung d'avoir contribué par une brochure fort bien faite¹ à une meilleure approche de ce problème.

Nous donnons ici un résumé en langue française de cette publication (Réd.).

I. Introduction

Dans cette brochure nous avons tenté de définir la notion d'aménagement urbain², ses buts, de déterminer les bases légales, les démarches préliminaires, la mise en œuvre et le financement. On a illustré ces fonctions en prenant l'exemple de deux grandes villes, d'une ville moyenne et d'une petite ville.

Il est apparu que la définition de l'aménagement urbain soumise – à savoir: l'adaptation de la structure des ensembles d'habitation aux besoins actuels et futurs de l'homme en matière d'urbanisme – était assez large pour pouvoir comprendre aussi des variations dans l'accentuation. Mais la notion s'est élargie à cause d'une orientation nouvelle de l'aménagement vers des buts différents: tout d'abord il s'agissait surtout d'éliminer les arrières-cours sans lumière et les autres imperfections sanitaires, d'écarter les industries gênantes des zones résidentielles et de dégager des espaces pour le trafic motorisé. Aujourd'hui, dès la construction de nouvelles villes ou au cours de l'aménagement des centres urbains, on cherche à concentrer les différents organismes fonctionnels dans une structure urbaine la meilleure possible. Le mouvement «cité-jardin» avec le postulat de la «ville articulée et décentralisée» a cédé la place aux exigences de l'urbanisation. L'aménagement urbain est aussi en liaison avec les buts de l'aménagement du territoire, avec le but

³ Evolution probable de la population résidente de la Suisse, de 1967 à 1987. «La Vie économique», 9^e fascicule, septembre 1967.

¹ **Aspekte der Stadterneuerung.** Schriftenreihe des deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. Cahier 73, Köln-Mülheim 1967, Wrangelstr. 12. DM 9.80

² Nous laissons subsister dans ce texte le terme d'«aménagement urbain». Selon nous, l'expression «rénovation urbaine» correspond mieux à l'allemand «Stadterneuerung». **Réd.**

d'influer sur le choix des entreprises privées pour leurs lieux d'implantation, par le niveau de l'équipement d'infrastructure d'une commune par exemple. Les conditions préalables d'une planification de l'aménagement urbain ne doivent pas se limiter à un pronostic sur le développement économique, mais ce pronostic doit aussi et surtout porter sur le changement des objectifs dans l'avenir. Il est très difficile de prévoir les désirs futurs des citoyens, mais c'est pourtant indispensable puisque les constructions élevées aujourd'hui sont des données pour les générations à venir.

L'aménagement urbain peut être interprété comme une notion refusant que l'urbanisme se borne aux questions techniques et esthétiques et exigeant la coopération de nombreuses branches d'enseignement. Cela concerne la sociologie par exemple, la jurisprudence, les finances, la psychologie, l'hygiène, la biologie, les transports, l'organisation et la gestion des entreprises et même un domaine encore peu développé, l'étude des décisions d'investissements publics.

Cette étude voudrait contribuer à réaliser cette coopération entre les diverses disciplines intéressées. Nous avons demandé à cinq experts, issus de formations différentes, de nous présenter des propositions de solutions à l'aménagement urbain. Il n'est pas surprenant qu'il y ait des contradictions dans la conception de certaines questions de détail, par exemple au sujet de la «méthode des indices», ou des conséquences des centres d'achats («shopping-centres»). Ce serait certainement une erreur de supprimer ces contradictions révélées dans les divers projets soumis lors de la rédaction. Le processus conduisant à une solution valable est très différent selon chaque proposition. De même les conceptions de faits, considérés comme indiscutables et notoires, divergent.

Il n'est pas toujours possible de faire coopérer les différentes disciplines sans qu'il y ait des malentendus. Ainsi W. Siebel pense avoir découvert un malentendu entre sociologues et architectes: alors que le sociologue désigne comme «voisins» des rapports sociaux abstraits, qui ne sont pas nécessairement limités dans l'espace, l'architecte, son crayon à dessin en main, en fait une unité spatiale. Les divergences de conception proviennent non seulement de dissensions, mais aussi de conflits d'intérêt: dans les agglomérations les carrefours d'auto-
routes importantes en dehors des zones bâties consti-

tuent des lieux d'implantation convenables pour des points d'achats décentralisés («shopping-centres») et cela en raison de l'accroissement du parc automobile privé et des difficultés éprouvées par les automobilistes pour atteindre le centre ville après les heures de fermeture des bureaux. Ces lieux d'implantation sont situés en général dans les communes limitrophes et leur apportent une source d'impôts bienvenue. Aussi y a-t-il moins de résistance dans ces cas à l'aménagement de points d'achats décentralisés que dans les grandes villes dont les centres intégrés craignent la perte d'une partie de leur clientèle.

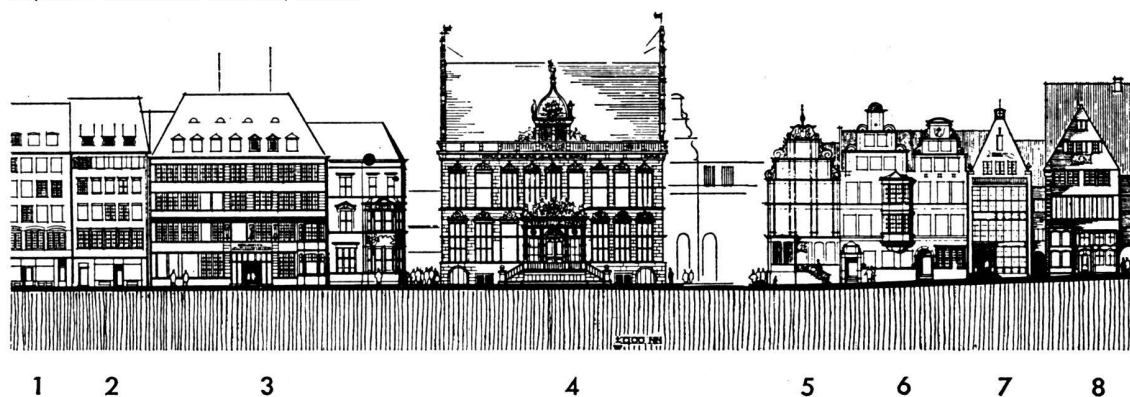
La concurrence rend plus difficile la période de démarrage pour les centres industriels et commerciaux intégrés à créer dans les nouveaux quartiers; il peut se produire un déficit, mettant en question le remboursement des prêts à la construction accordés par la ville.

L'influence positive des mesures de l'aménagement urbain sur la conjoncture peut également être appréciée diversement. Pour contribuer à satisfaire l'importante demande d'emplois actuelle, il semble qu'on devrait donner la priorité au développement de l'infrastructure urbaine et à l'aménagement urbain des régions à assainir.

Mais ces mesures exigent une planification de longue durée et il se pourrait qu'elles interviennent non pendant la période de dépression, mais au contraire pendant la phase d'expansion suivante, l'accélération par là même. En outre, un grand nombre de mesures d'aménagement urbain sont des investissements qui font suite à des investissements privés antérieurs, qui ne peuvent être ajournés que sous certaines conditions.

On est en désaccord au sujet du degré de concentration souhaitable. Une solution consisterait à animer le centre ville par des immeubles-tours résidentiels; il serait plus facile de couvrir les frais d'assainissement non rentables, les trajets des habitants du centre seraient raccourcis, l'aménagement du transport en commun à courte distance dans ces zones résidentielles au cœur de l'agglomération deviendrait plus rentable. En créant au contraire de nouveaux lieux de travail dans le centre plutôt que des habitations, on aggrave les problèmes de la circulation. On s'oppose à une telle réorganisation de la physionomie urbaine par des immeubles-tours, qui font disparaître la silhouette caractéristique de la ville. Les partisans d'une extension, mais modérée, du degré de concentration, réclament un amendement de l'ordonnance sur l'aménagement des terrains («Baunutzungsverordnung»). On

- 1 + 2 Maisons commerciales reconstruites après 1945.
 - 3 Banque, reconstruite après 1945 en utilisant la substance conservée datant du XIX^e siècle.
 - 4 Schütting, siège de la Chambre de commerce. Construit au XV^e siècle, restauré au XIX^e siècle, sinistré pendant la Seconde Guerre mondiale, restauré après 1945.
 - 5 Haus der Sparkasse. Pignon original en style rococo, reconstruit de fragments sauvés à l'emplacement historique avec quelques compléments peu importants.
 - 6 Raths-Apotheke, construit au XIX^e siècle avec un haut toit à pignon et aux égouts. Sinistré au cours de la Seconde Guerre mondiale et reconstruit après 1945. Les pignons jumeaux furent construits en 1956.
 - 7 Restaurant Haus am Markt. Nouvelle construction de l'année 1963 en utilisant un portail ancien.
 - 8 Restaurant Deutsches Haus, construit en 1911.
 - 9 Eglise « Unser Lieben Frauen » en style gothique. La flèche fut restaurée en 1964 après avoir été détruite pendant la Seconde Guerre mondiale.
 - 10 Roland, érigé en 1404.
 - 11 Ancien Hôtel de Ville en style gothique avec une façade en style renaissance datant de la fin du XVI^e siècle.
 - 12 Monument de Bismarck par Hildebrandt, érigé en 1910.
 - 13 Cathédrale ; les parties les plus anciennes sont en style roman. Les tours jumelles furent construites au
 - 14 Haus der Bürgerschaft (Parlement). Achievé en 1966.
 - 15 Restes de la Bourse construite en 1865 en style gothique moderne.
 - 16 Bâtiment administratif de la Chambre de commerce, nouvelle construction de l'année 1956.
- Esquisse : Oberbaurat Gaedicke, Brême.



voudrait au moins en revenir à rapporter les chiffres des surfaces et des surfaces par niveau au terrain individuel au lieu de les rapporter à la région à planifier.

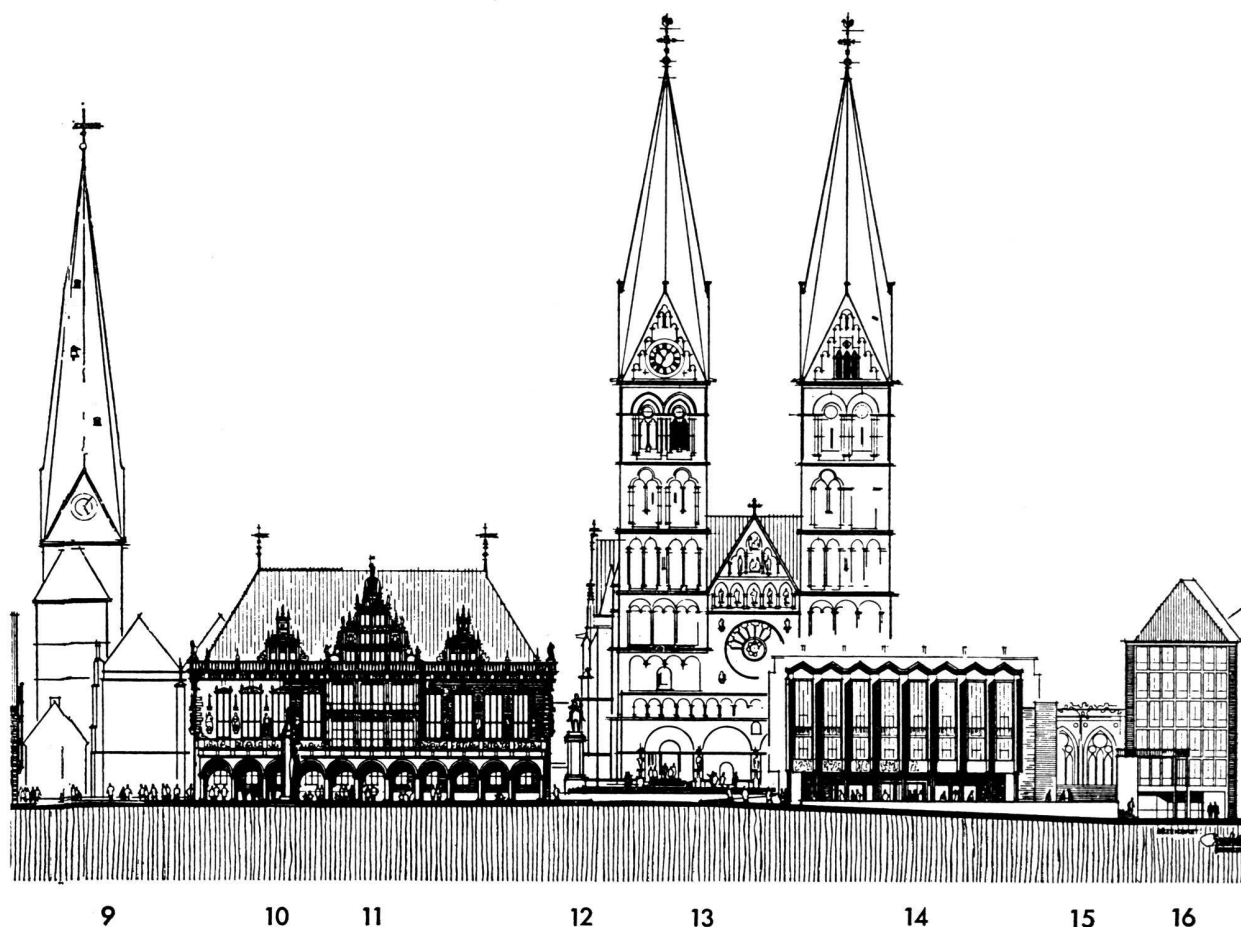
Mais les experts des différentes disciplines sont d'accord sur quelques exigences concrètes: il faut réformer la politique foncière des communes en s'appuyant sur le principe constitutionnel de l'obligation sociale créée par la propriété. On réproche la spéculation foncière ainsi que l'existence de terrains à bâtir laissés partiellement en jachères puisque les coûts de l'acquisition des terrains s'élèvent parfois à plus de 50% des coûts totaux. Sans réforme financière, il ne sera pas possible de rénover les 4 millions d'habitations environ, à assainir ou à démolir dans la République fédérale allemande, et qui représentent 22% du patrimoine immobilier actuel. Le Ministère fédéral pour l'habitation et l'urbanisme est en train de préparer un nouveau projet de loi sur l'encouragement à l'urbanisme, destiné à régler au moins le premier de ces problèmes.

Jusqu'à présent il était question, par exemple, d'une autorisation de transaction foncière, d'un droit de réclamation des communes en cas de prix très élevés et de la suppression de bénéfices résultant de l'assainissement.

On suppose en général que les communes reçoivent seulement une aide de la part du Bund et du Land pour couvrir les frais non rentables lors de la mise en œuvre de mesures d'assainissement, à condition qu'on ne retranche pas le règlement du financement pour l'inclure dans la réforme financière générale.

Par suite de l'évolution rapide de l'économie, de la technique et de la structure sociale, on exige, en invoquant le slogan «unification», une plus grande élasticité et une plus grande souplesse dans l'urbanisme. On veut créer des bâtiments qui puissent servir à différentes fonctions – suivant les besoins – sans nécessiter des modifications coûteuses. On demande en même temps une mécanisation plus importante qu'autrefois de l'urbanisme afin d'en réduire les coûts.

Une telle industrialisation du bâtiment paraît nécessaire si l'on envisage la situation du monde entier: alors qu'il y avait 500 millions d'hommes dans les villes en 1950, il y en aura 4 milliards dans l'an 2000. Il faudrait tenir compte que les pays sous-développés ont d'autres tâches d'aménagement que nous; en effet l'immigration de la campagne y est bien plus forte et un grand nombre de personnes n'a pas de revenus pour effectuer des investissements dans



le domaine du logement. En tout état de cause, on ne peut que constater dans le monde entier le processus irrésistible de l'urbanisation qui nous contraint à prévoir et à agir.

II. Economie et aménagement urbain

Le développement économique a un effet dynamique sur la région qu'il intéresse et dont les structures urbanistiques peu évolutives ne s'adaptent qu'avec retard. Du point de vue économique, l'aménagement urbain peut être considéré comme une course permanente entre l'idéal et la réalité. Il est cependant possible de diminuer l'écart temporaire par une planification prévoyante, basée sur des pronostics de développement exacts.

A l'aide de ces données, les organismes de planification de droit public ainsi que d'autres organismes de planification de la République fédérale allemande collaborent de plus en plus étroitement avec les corporations et les associations représentant l'économie. C'est ainsi que les Chambres du commerce et de l'industrie ainsi que les Chambres de métiers participent au plan directeur d'urbanisme selon l'article 2, paragraphe 5 de la loi fédérale sur la construction, en qualité «d'organismes d'intérêt public».

Mais la nécessité d'une pénétration théorique et scientifique plus approfondie des problèmes apparaît. Cependant, en pratique, dans le domaine de la planification, les décisions concernant les emplacements, la structure et les besoins en espace de diverses institutions du cadre économique sont encore en grande partie déterminées, dans le cas d'un aménagement urbain, selon l'intuition du projecteur. En l'absence de décisions plus sûres, elles sont en général entérinées par l'exécutif politique.

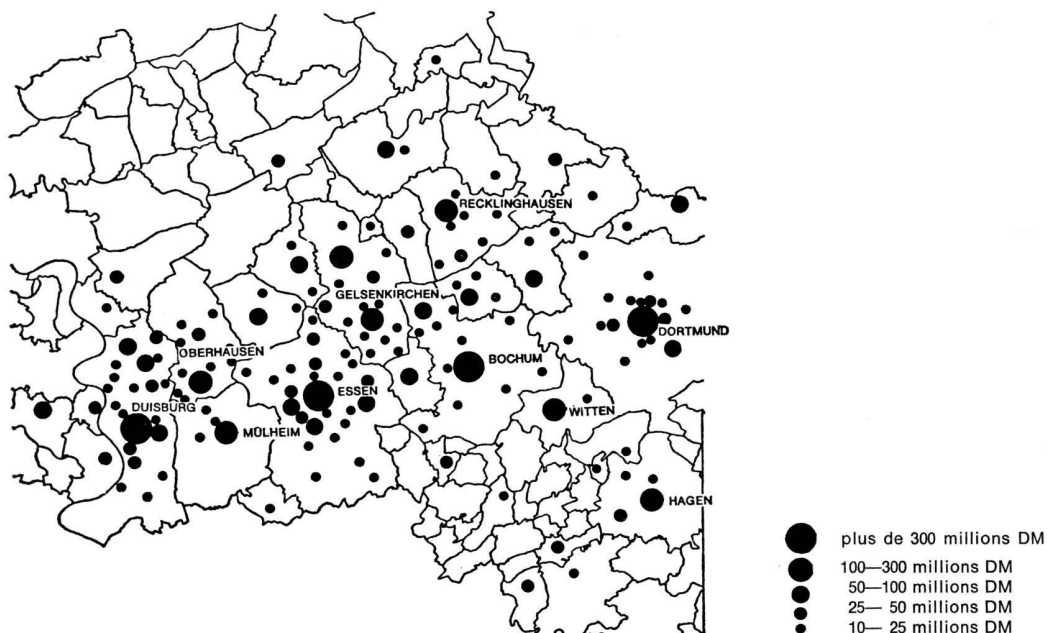
En raison du développement de la technique, de l'évolution de la civilisation, du processus progressif de la division du travail et de l'automation croissante, on assiste à l'expansion des entreprises existantes, et à la naissance d'un grand nombre de nouvelles entreprises de production. Mais la production croissante d'objets manufacturés exige une expansion parallèle de l'appareil de distribution (commerce de gros, de détail, transports). Les aspects économiques de l'aménagement urbain ne peuvent plus être considérés sous l'angle d'une implantation individuelle, mais doivent être intégrés dans un cadre plus vaste. Le rapport du Gouvernement fédéral sur l'aménagement du territoire de 1966 indique que l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et la transplantation

d'entreprises déjà existantes se sont accentuées non seulement dans les zones limitrophes des agglomérations, mais aussi dans les régions rurales au cours des dix dernières années. Cette évolution va dans le sens des objectifs proposés dans le rapport sur l'aménagement du territoire, à savoir: équilibrer les inégalités interrégionales entre les agglomérations et les régions rurales (il s'agit surtout ici des régions retardataires).

Mais les transformations régionales se manifestent non seulement dans la sphère industrielle, mais aussi dans les domaines de l'économie, du commerce, de l'artisanat et des services industriels et commerciaux. L'amélioration des moyens de transport publics et la motorisation croissante permettent de joindre des grands centres de plus en plus distants avec une offre plus vaste de produits et de services. D'autre part, pour répondre aux demandes

croissantes de la population des régions rurales (et également retardataires), il faut développer les centres d'approvisionnement dans les localités centrales de ces sphères, c'est-à-dire créer de nouveaux centres annexes. Lors de l'aménagement urbain, il faut tenir compte des conditions et des différentes possibilités de modification des emplacements de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services industriels et commerciaux. Les industries et les entreprises ne produisant pas directement pour le consommateur final (abstraction faite des entreprises liées dans le choix de leur implantation par les matières premières, les sources d'énergie, l'eau, etc.) ont cependant plus de liberté d'établissement que l'artisanat, le commerce et les services en rapport direct avec le consommateur final. Les entreprises de commerce de gros et de transports occupent une position intermédiaire

Hiérarchie des centres commerciaux du bassin de la Ruhr d'après le chiffre d'affaires du commerce de détail en 1959.



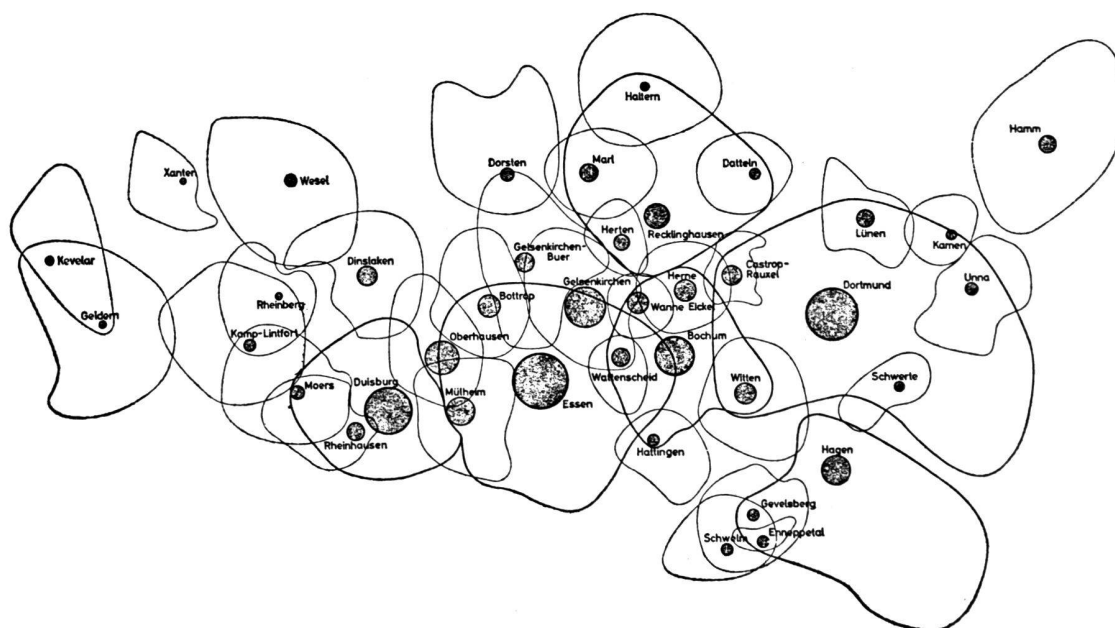
entre ces deux types d'activités. Dans le cadre de l'aménagement urbain, on essaie donc d'écarter autant que possible les industries des zones d'habitat et de loisirs (tout en tenant compte des demandes de trajets courts pour se rendre au travail). Quant aux activités du deuxième type, elles doivent être intégrées aux zones de démographie élevée et mêlées étroitement aux institutions publiques centrales.

Il est très difficile de décider, du point de vue de l'urbanisme et de l'aménagement régional, quelles industries, par suite de la pollution de l'air qu'elles provoquent, devraient être éloignées le plus possible de toutes les autres zones de construction et de loisirs. Beaucoup de ces entreprises ont fait des investissements si importants dans leurs lieux d'implantation d'origine, que pour des

raisons financières il n'est souvent pas possible de les déplacer au cours de l'aménagement urbain. Il faudra aussi, autant que possible, au cours de l'aménagement urbain, éliminer toutes les entreprises productrices des noyaux d'encombrement, leurs lieux d'implantation étant tout à fait inadéquats. Cela implique que la transplantation de ces entreprises soit incluse dans les projets de planification à long terme, qu'on ne peut envisager à l'heure actuelle pour des raisons purement financières.

Les noyaux urbains comme centres d'achats et des affaires sont essentiellement les lieux d'implantation du commerce, de l'artisanat et des services industriels et commerciaux. Ils exigeront, au cours des années à venir, de vastes projets d'aménagement urbain. On s'est déjà livré à des travaux préliminaires lors de la reconstruction de nombreux centres ville détruits pendant la guerre. Mais

Zones d'attraction de la clientèle des autres centres d'achat du bassin de la Ruhr



La limite des zones s'étend aux localités d'où proviennent au moins 5% des clients.

à quelques exceptions près, la reconstruction a souffert du fait qu'au moment des planifications fondamentales à cet effet, il n'existait pas de prévisions suffisantes sur les développements techniques et socio-économiques de l'époque. Il n'y avait pas non plus des bases juridiques nécessaires pour la construction et la planification, ni des moyens financiers suffisants.

De même, dans l'avenir, les mesures relatives à l'aménagement urbain des noyaux devront non seulement s'orienter selon les possibilités techniques effectives, mais surtout tenir compte du contexte économique.

Les organismes de planification locaux et superlocaux perçoivent de plus en plus l'importance de prévisions pour les débouchés. Des planifications pour un assainissement ou une rénovation de noyaux urbains, établies récemment, révélaient des dispositions fautives, lorsque ces plannings n'étaient pas basés sur un programme relatif aux locaux industriels et commerciaux établi selon les connaissances les plus récentes.

Au cours des dernières années, les principes d'aménagement pour les centres commerciaux et d'achats dans le cadre de la rénovation urbaine ont été largement diffusés et sont en cours d'application dans beaucoup d'endroits. Les caractéristiques les plus importantes sont les suivantes: séparation logique des différents éléments du trafic urbain, aménagement des centres commerciaux interdits à la circulation automobile, livraison des marchandises côté cour, bonne coordination des moyens de transports en commun à courte distance, offre suffisante de parkings à court terme (en surface et en sous-sol au cas d'une extension croissante ou d'une plus grande concentration des centres), exploitation rationnelle des propriétés commerciales bâties (et surtout des rez-de-chaussée), classification verticale plus poussée des différents types d'utilisation, etc.

A l'heure actuelle, on surestime une tendance qui a fait l'objet de plusieurs tentatives infructueuses, mais n'a été que rarement réalisée: il s'agit d'éliminer les fonctions d'approvisionnement des agglomérations centrales pour constituer des «shopping-centres» en dehors des ensembles d'habitation. Ces centres d'achats, de même que les marchés de la périphérie qui leur sont comparables – dont les modèles américains et canadiens ne répondent pas aux conditions européennes et ont d'ores et déjà été reconnus comme dépassés – prendraient pourtant de l'essor, si l'on ne pouvait conformer aux

besoins l'aménagement urbain des centres d'achats, commerciaux et industriels.

Selon les experts, il faut chercher à sauvegarder l'unité régionale entre les installations d'approvisionnement industrielles et commerciales et les installations centrales administratives, culturelles, culturelles et des loisirs.

Un assainissement peu coûteux des centres d'achats, industriels et commerciaux, requiert en outre la conservation des bâtiments anciens où les commerçants ne pouvant, de par leur type d'activité, supporter des frais de loyers élevés, trouveront une place appropriée.

Dans les centres, il faut proscrire le plus possible le trafic des marchandises ainsi que tout le trafic stationnaire, des aires de plus en plus réduites et les réserver à la circulation fluide. Au cours de projets d'assainissement et de rénovation réalisés récemment, on a institué – sur l'initiative des organismes de planification et même des commerçants – un nombre d'installations collectives exemplaires pour les livraisons et le chargement. Le système de centres de ramassage et de transbordement est particulièrement utile pour le cas où le trafic commercial – faute de rues de livraison par derrière – doit être limité aux heures creuses, puisque ce trafic, partant des entrepôts, peut s'adapter sans difficulté aux restrictions horaires.

On ne met plus en doute la nécessité d'offrir à la clientèle motorisée des parkings suffisants. Mais étant donné que les normes pour des parkings proportionnés aux surfaces industrielles et commerciales, sont très différentes suivant les réglementations de construction des différents Länder, on peut en déduire que ni les besoins futurs, ni les possibilités de réalisation, ont été suffisamment étudiés. Dans le domaine du transport des voyageurs, cependant, une expansion et une concentration croissantes des noyaux urbains seront accompagnées d'une différenciation de la relation entre la circulation individuelle et les transports en commun, en faveur de ceux-ci, étant donné qu'ils sont beaucoup moins encombrants. Cela présuppose évidemment qu'ils constituent une attraction effective.

Depuis 1962, une ordonnance sur l'aménagement des terrains, appliquée uniformément à toute la République fédérale, est en vigueur en Allemagne. Dans les discussions actuelles au sujet d'un amendement de l'ordonnance sur l'aménagement des terrains, les aspects de l'écoulement ainsi que les expériences d'un grand nombre

de planificateurs plaident pour une plus grande concentration, dans des limites généralement acceptables, et lorsque pour chaque cas la nécessité économique et sociologique a pu en être prouvée; il faut en outre s'assurer des possibilités techniques et des conséquences financières de chaque réalisation.

Il est impérieux, dans la perspective des grands travaux d'aménagement urbain qu'on peut envisager pour l'avenir, d'aborder le problème d'une concentration urbaine la meilleure possible, avec une exactitude scientifique, au lieu d'agir selon les méthodes empiriques et d'instaurer des réglementations au hasard à titre d'essai.

III. L'infrastructure urbaine

Le terme infrastructure recouvre à peu près la notion «d'équipement de base» lié au territoire. Quand il s'agit d'urbanisme, l'infrastructure comprend les établissements et installations publics et privés d'une agglomération ou d'une section de commune nécessaires pour satisfaire les besoins quotidiens des habitants; ce sont surtout des établissements et des installations répondant à des besoins collectifs, pour la mise en valeur, le commerce, l'artisanat et les services.

Les installations de l'équipement de base sont liées au territoire, ce qui les différencie de tous les autres équipements essentiels. Elles répondent à des besoins courants. C'est une question accessoire, si les biens distribués par l'infrastructure proviennent des régions limitrophes ou des régions plus lointaines. Leur provenance est plutôt lointaine dans les secteurs de l'industrie – par exemple commerce de détail et artisanat.

Dans le secteur public, on utilise davantage les installations et les services disponibles sur place. Dans les deux secteurs, les organismes de l'équipement de base desservent leur région; leur rôle est de subvenir aux besoins locaux et ils se différencient dans cette mesure des autres organismes des équipements essentiels dont les débouchés, comme c'est le cas pour l'agriculture et pour l'extraction des produits de base, s'orientent le plus souvent selon les besoins interrégionaux.

Les éléments suivants font partie de l'infrastructure urbaine: tout d'abord les installations pour la mise en valeur des terrains urbains. La plupart d'entre elles sont durables et peuvent être considérées comme appartenant à l'infrastructure au sens étroit, ou à l'infrastructure «technique». En font partie, d'une part, les éléments

fixes qui permettent la circulation, comme les rues et les places pour la mise en valeur intérieure et extérieure, d'autre part, les entreprises permettant le trafic par routes, rail et voies navigables, y compris le matériel roulant.

L'infrastructure technique comprend aussi les entreprises d'utilité publique, les installations d'approvisionnement, par exemple en électricité, gaz, eau, enfin les installations d'entretien et d'évacuation (par exemple pompiers, élimination d'eaux usées).

L'équipement des besoins collectifs consiste en des établissements et des installations mises à la disposition de tous, telles que des églises, des écoles, des bâtiments destinés à des fins religieuses, culturelles, et diverses fins publiques.

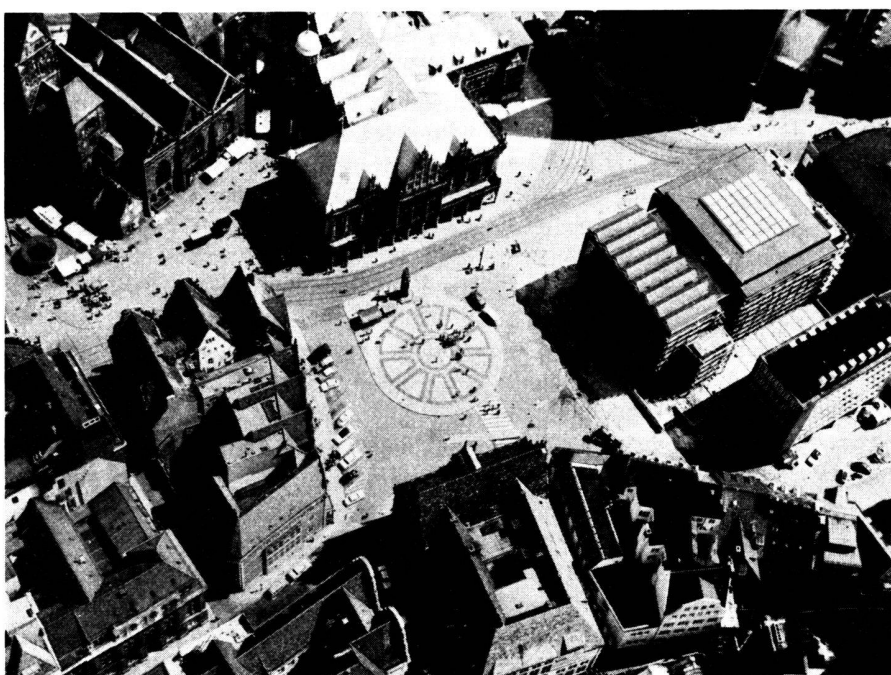
Les installations économiques secondaires comprennent l'approvisionnement en marchandises et en services pour les autres besoins journaliers. Ces fonctions sont exercées avant tout par le commerce de détail et par les étapes qui le précèdent immédiatement: artisanat, industrie du bâtiment, succursales de banque, etc. et d'autres professions dans le domaine des services, comme les coiffeurs, l'industrie hôtelière (il ne s'agit pas ici de tourisme proprement dit). Là encore il est essentiel que les activités se concrétisent autour des besoins régionaux (jusqu'à concurrence d'une région d'environ 200 000 à 500 000 habitants).

Exception faite des installations économiques secondaires, les organismes pour les installations de l'infrastructure urbaine dans la République fédérale relèvent en premier lieu des communes. Leurs tâches concernent surtout l'infrastructure. Mais on ne peut que difficilement systématiser car, conformément à la structure fédérative, il y a une grande variété dans les formes des différents organismes, ainsi que dans la participation de chaque échelon des pouvoirs publics.

En ce qui concerne les bâtiments, la totalité de l'infrastructure constitue environ 31% de l'ensemble des constructions, dont les deux tiers environ appartiennent à l'infrastructure urbaine. Le pourcentage de l'investissement des communes par rapport au total des investissements immobiliers publics est très variable. Dans le domaine des transports, la quote-part des communes s'élève à 50%, tandis que pour les institutions communales et les biens acquis, qui tous deux représentent largement l'infrastructure technique, elle se monte à 94% et à 69%.



Centre d'achat Main-Taunus
près de Francfort.
Architecte professeur Schoss-
berger, Berlin. Photos Fritz
Frischmann, Francfort-sur-le-
Main.



Le Parlement et le centre histo-
rique de Brême.
Architecte
professeur Luckhardt.
Voir le géométral des pages
20 et 21.

Le développement de l'infrastructure à l'échelon communal a pour conséquence une demande accrue d'espace. Ainsi les prix fonciers augmentent exagérément, surtout quand il s'agit de constructions de routes où le coût du terrain représente souvent beaucoup plus de la moitié de l'investissement total.

Sur la base du niveau des prix de 1965, les indices par habitant des charges financières pour la construction de nouvelles installations d'infrastructure urbaine – y compris l'équipement – s'élèvent de 3000 à 4000 DM. dans le secteur des transports (sans tenir compte des voies ferrées), de 1000 à 2000 DM. pour les entreprises d'utilité publique, de 2000 à 3500 DM. pour les besoins collectifs et à 2000 DM. environ pour le secteur productif.

Dans une ville importante, les dépenses par habitant pour l'infrastructure urbaine, y compris les entreprises d'utilité publique, seront voisines de 10 000 DM. Dans des cas défavorables, le montant pourra en être bien plus élevé. L'équipement moderne d'un petit village peut être lui-même évalué à 12 000 DM./hab.

Dans les villes, contrairement à ce qui s'est passé pour les bâtiments de l'industrie et les logements en surface, l'infrastructure du sous-sol après 1945 fut relativement peu affectée par les destructions. Au début, les efforts de la reconstruction durent se concentrer sur l'industrie et les logements. Cependant, à partir de 1960 environ, les villes n'ont plus été capables de répondre aux besoins croissants d'espaces réclamés par la circulation motorisée dont le développement progresse d'une manière inattendue; il en est de même d'ailleurs pour le reste de l'infrastructure en raison du relèvement général du niveau de vie. L'augmentation des déficits dans le secteur du trafic à courte distance par suite de l'individualisation de la circulation automobile a fait ressentir les insuffisances de plus en plus gravement. Dans la première moitié de la décennie en cours, les villes se tiraient d'affaire en ouvrant plus largement des crédits, ce qui accroissait l'activité de la construction. Mais à partir de la seconde moitié de cette période, les charges du service financier sont devenues si pressantes que dans bien des cas, il a fallu restreindre le volume total des investissements.

Dans une large mesure, l'infrastructure retardataire de la campagne fut épargnée par les destructions de la guerre. Mais le nombre des habitants a augmenté de 50 à 100% et même davantage, par rapport à la période d'avant guerre, surtout dans les petites et moyennes villes, sans que le

volume financier ait augmenté parallèlement. Malgré de larges crédits, attribués par les Laender, un grand nombre des communes rurales est encore retardataire. Les communes industrialisées, qu'elles soient rurales ou urbaines, sont les plus favorisées.

Par suite des exigences importantes à l'égard de l'infrastructure, aussi bien de la part des villes que de la campagne, le volume financier des investissements immobiliers publics a augmenté d'une manière disproportionnée pendant les cinq années de 1961 à 1965 par rapport au nombre total des investissements immobiliers: d'environ 62% il est passé à 80% (aux prix courants). Pour le proche avenir, on peut s'attendre que les investissements pour l'infrastructure urbaine, tant dans les villes que dans les campagnes, restent, par suite de l'étroitesse de la marge financière, bien en deçà des besoins évalués par les experts à 25 milliards de DM. minimum pour un volume de construction annuel, au lieu des 18 milliards de DM. effectifs (en 1965). En ce qui concerne un avenir à moyen terme (10 à 20 ans), les estimations des besoins varient entre 300 et 400 milliards de DM.

Il s'agit de ne pas emprunter des voies qui conduiraient à restreindre les besoins vitaux, mais d'élargir certains goulots d'étranglement que l'on peut constater dans l'industrie du bâtiment. Le financement devrait s'effectuer de manière plus judicieuse en assujettissant autant que possible les bénéficiaires aux charges plutôt que le contribuable en général.

IV. Aménagement urbain et transports

Dans la mesure où progressait l'expansion de la construction dans la seconde moitié du siècle, alors que les villes s'accroissaient sous le signe de l'industrialisation et de la création de voies ferrées, la valeur architecturale des nouveaux bâtiments diminuait. Il n'y a plus guère que les bâtiments des noyaux historiques qui soient dignes d'être conservés comme monuments, ou plutôt les bâtiments qui ont survécu à la transformation de ces noyaux en cités modernes et aux destructions de la dernière guerre. On peut en outre considérer que l'essentiel des constructions érigées dans nos grandes villes pendant le XIX^e siècle, et même auparavant, n'est pas digne d'être conservé tel quel et a besoin d'être rénové.

Au cœur des grandes villes où se rassemblent les entreprises commerciales et les services, les propriétaires fonciers qui s'intéressent à percevoir des rentes foncières

élevées s'efforcent, depuis la constitution des cités modernes, c'est-à-dire depuis plus de cent ans, de renouveler constamment les propriétés immobilières.

Dans les zones résidentielles et les zones mixtes, entourant le cœur des grandes villes, et constituées surtout au cours du XIX^e siècle, les rentes foncières sont plus basses et moins liées à l'accroissement des villes. Les constructions sont serrées, les immeubles sont bien souvent surannés et en mauvais état. Alors qu'au centre, les logements pour la plupart ont cédé la place aux locaux commerciaux, dans les vieilles banlieues, les logements et diverses entreprises industrielles et commerciales se mêlent et se gênent réciproquement; un assainissement de ces quartiers est nécessaire. L'amélioration des conditions de circulation justifie avant tout l'atteinte aux propriétés immobilières qui, dans bien des cas, sert d'incitation à des aménagements urbains généraux. Mais l'aménagement peut et doit s'effectuer aussi dans les cas où il n'y a pas de problème de circulation pour donner l'impulsion. Cet aménagement est assez difficile et coûteux et devra par conséquent s'étendre sur plusieurs dizaines d'années. Le sujet «aménagement urbain et transports» serait conçu d'une manière trop étroite si l'on entendait par là la seule élimination des immeubles nécessitée par les exigences d'un trafic moderne. Un aménagement urbain au sens le plus large doit se proposer comme objectif de remédier à tous les défauts urbanistiques ou tout au moins de les diminuer. Ces défauts, qui rendent les villes inhospitalières et peuvent provoquer une désaffection à l'égard du mode de vie urbain, sont constitués par les bruits, la pollution de l'air dans les villes, le grand danger d'accidents de la circulation, les rues bloquées aux heures de pointe, les trams et les autobus bondés et ne circulant pas de manière continue. Mérite d'être mentionnée aussi la circulation automobile individuelle entraînant des besoins toujours plus grands d'espace pour garer les voitures et contribuant ainsi à nuire à la physionomie de la ville.

C'est une des tâches de l'aménagement urbain de réagir dès le début contre la laideur et les atteintes à l'aspect de nos villes.

Les fonctions centrales – et avec cela les villes aussi – ne peuvent se développer qu'en raison des nombreuses liaisons existant non seulement entre le noyau urbain lui-même et ses environs proches ou lointains, mais aussi à l'intérieur du noyau urbain. La gare centrale des grandes

villes a toujours été l'intermédiaire principal de ces liaisons. Cette priorité du «quartier de la gare centrale» n'a été que peu ébranlée par l'augmentation rapide de la circulation automobile, en particulier des voitures privées préférées aux véhicules sur rails par un grand nombre.

L'impuissance de nos grandes villes, à mettre à la disposition du nombre grandissant de propriétaires de voitures particulières l'espace de circulation nécessaire, appelle d'urgence une amélioration du système de transport en commun des voyageurs. Les tramways n'atteignent une vitesse suffisante que dans les banlieues où ils circulent le plus souvent sur leur propre terre-plein. Le seul expédient, qui naturellement est très coûteux et demande beaucoup de temps, est le passage des tramways sous terre, au périmètre des villes, sous forme de métros. Cette solution est valable surtout pour les villes de 500 000 à 1 000 000 d'habitants. Beaucoup de ces villes dans la République fédérale, Francfort-sur-le-Main, Cologne, Stuttgart, Nuremberg, Essen et Hanovre ont déjà commencé à enterrer les portions centre ville de leurs lignes de tramway; d'autres villes s'y préparent.

Pour les villes de plus d'un million d'habitants, la construction beaucoup plus coûteuse et longue d'un réseau souterrain de trains rapides – métros – est la seule solution donnant des résultats satisfaisants à longue échéance.

Deux aspects surtout sont primordiaux pour le développement de nos grandes villes, sur lesquels il faudra concentrer tous les efforts relatifs à un aménagement du système de circulation dans les villes.

Le premier aspect concerne les pronostics selon lesquels le secteur tertiaire prendra le pas de plus en plus dans la vie économique sur les secteurs primaire et secondaire, non seulement eu égard à sa participation au chiffre d'affaires, mais plus particulièrement en tenant compte de la proportion des lieux de travail.

Les entreprises du secteur tertiaire supplantent les logements, mais aussi concurrencent les autres entreprises installées à l'intérieur de la ville: le progrès du secteur tertiaire coïncide avec le processus de la formation des cités modernes.

Un plus grand nombre de lieux de travail et une plus grande fréquentation par les clients du secteur tertiaire, ces deux raisons entraînent une demande supplémentaire d'espace bâti au centre de la ville. On peut satisfaire

à cette demande en construisant en hauteur sur une surface constante, ou en augmentant les surfaces, par exemple par le développement méthodique d'une «seconde cité»; ainsi à Hambourg, on a créé vingt mille emplacements de travail situés à environ 5 km. au nord de la «vieille cité» qui en comporte 200 000. Un accroissement important de lieux de travail au centre de la ville et de clients les fréquentant a pour corollaire un accroissement identique de personnes gagnant la cité dans la matinée, la quittant l'après-midi ou le soir, et du trafic radial aux heures intermédiaires de la journée.

Le deuxième aspect résulte du fait qu'un grand nombre de clients potentiels renoncent à fréquenter le centre ville et les entreprises du secteur tertiaire qui y résident, faute de pouvoir atteindre leur but avec leur voiture personnelle et de pouvoir la garer dans le voisinage immédiat. En conséquence, aux Etats-Unis – ce processus n'est qu'entamé dans la République fédérale allemande – un grand nombre de supermarchés se sont créés en pleine campagne, à proximité d'une, ou si possible, de plusieurs grandes villes attirant les clients par des places de stationnement suffisantes à la porte même des magasins. Il y a même des magasins et des restaurants dits «drive in» (c'est-à-dire qu'on y pénètre au volant de son véhicule). Ainsi le rôle du centre de la ville comme centre d'achats diversifiés s'affaiblit; les chiffres d'affaires ainsi que les rentes foncières et les prix des terrains diminuent. L'étroitesse et la sinuosité des rues et des ruelles, héritées du Moyen Age, qu'on trouve encore aujourd'hui au cœur de nombreuses grandes villes allemandes, les prédisposent à servir de centres d'achats, à condition d'y interdire la circulation automobile pendant la plus grande partie de la journée, et de les définir comme zones réservées aux piétons. Beaucoup de grandes villes allemandes ont fait ainsi au cours des dernières années. Dans les centres villes la demande de parkings est bien plus grande que l'offre; augmenter cette offre est une affaire très coûteuse nécessitant des mesures structurelles considérables.

Dans la mesure où l'espace réservé à la circulation mobile et stationnaire est en déficit par rapport aux demandes croissantes, la demande d'augmentation des transports en commun s'accroît aussi. Dans les grandes villes des Etats-Unis les liaisons ferroviaires tendant à disparaître, un grand nombre de gares destinées préalablement aux grandes lignes ont été converties en gares de trafic sub-

urbain. On est arrivé ainsi à une solution du problème du trafic des voyageurs à courte distance.

On comprend aisément que les grandes villes des Etats-Unis s'efforcent autant que possible de s'adapter aux besoins des automobilistes se rendant chaque jour au centre de la ville et en revenant le soir; ainsi on a construit un système d'autoroutes radiales urbaines à six et souvent même à huit voies sous forme de tangentes touchant le noyau urbain et on a aménagé des places de stationnement et des maisons de parking pouvant accueillir un grand nombre de voitures aux abords du centre. Les taxes de stationnement sont échelonnées. Aux extrémités du noyau, où il s'agit de parkings situés de huit à douze minutes à pied du centre, les taxes sont relativement basses. Les emplacements «meilleurs» et proches sont plus chers et par conséquent ne sont utilisés que pour les stationnements brefs.

Une offre aussi importante de parkings aux abords du centre augmente notablement la circulation dans les voies radiales et provoque de graves encombrements pendant les heures de pointe où le trafic professionnel est important. La prochaine réalisation doit donc être la construction d'autoroutes urbaines et radiales touchant les abords du centre et se combinant avec les parkings situés là.

Le rapport Buchanan sur la ville industrielle de Leeds constate que pour une ville de cette importance «il est absolument impossible de comprendre dans un plan des quantités de trafic telles qu'elles se présentent, lorsqu'il s'agit d'un trafic professionnel disposant sans exception de voitures privées dont l'emploi n'est pas restreint».

Suivant la proposition de réorganisation soumise pour cette ville, 26% des personnes employées dans le centre – selon leur nombre actuel – pourront garer leur voiture près de leur lieu de travail dans un parking sans limitation de temps; la capacité d'absorption des maisons de stationnement et des parkings dans le centre et aux abords de celui-ci est déterminée d'après les données susmentionnées et d'après les aires de stationnement requises pour le parking de brève durée.

Pour réaliser ce plan, il faudrait – aux termes du rapport – réorganiser environ 48% de la surface de l'intérieur de la ville. Le réseau routier de 110 km., prévu par le rapport Buchanan pour l'ensemble du territoire de la ville de Leeds, exigerait environ 990 millions de DM. – selon



- = Autoroutes projetées
- = Routes principales projetées
- = Croisements de routes principales
- = Croisements de routes secondaires
- = Routes nationales
- = Autres routes principales
- = Vitesses imposées
- = Jonctions d'autoroutes

Une conception radiale pour Munich

l'indice des frais de 1963 – pour l'acquisition des biens-fonds, les travaux de nivellement, les déblaiements et l'extension des rues. Le coût total d'un aménagement urbain du type de celui de Leeds serait probablement de deux à trois milliards de DM. Même en considérant qu'une partie du capital à investir – par exemple pour la construction de maisons de stationnement et l'acquisition de locaux commerciaux supplémentaires – aurait un rendement plus ou moins élevé, ce coût total serait trop lourd dans un avenir proche, pour une ville de la République fédérale allemande de plus d'un demi-million d'habitants. La Commission d'experts allemande a évalué à 249 millions de DM. l'amélioration nécessaire et souhaitable des conditions de circulation dans les communes de la République fédérale allemande; mais il faudrait probablement doubler cette somme pour équiper toutes les grandes villes allemandes de 500 000 à un million d'habitants d'autoroutes urbaines, comme l'ont fait et le font encore les villes de cette importance aux Etats-Unis. Penser que

dans un avenir proche – c'est-à-dire au cours de ce siècle – une somme pareille pourrait être investie dans ce but, est bien utopique.

Dans la République fédérale allemande, il faudra recourir à des moyens plus modestes: au lieu d'autoroutes urbaines, on utilisera des routes à deux voies, qui se distinguent des autoroutes par le fait que les carrefours sont au même niveau réglés par des feux. Ce système cependant a tout juste la moitié de la capacité d'écoulement qu'un système d'autoroutes urbaines équivalent. Plus on veut se rapprocher du centre des grandes villes allemandes au moyen d'autoroutes urbaines, plus les interventions dans le domaine immobilier sont coûteuses et radicales. Elles le sont un peu moins pour la construction de routes urbaines à deux voies.

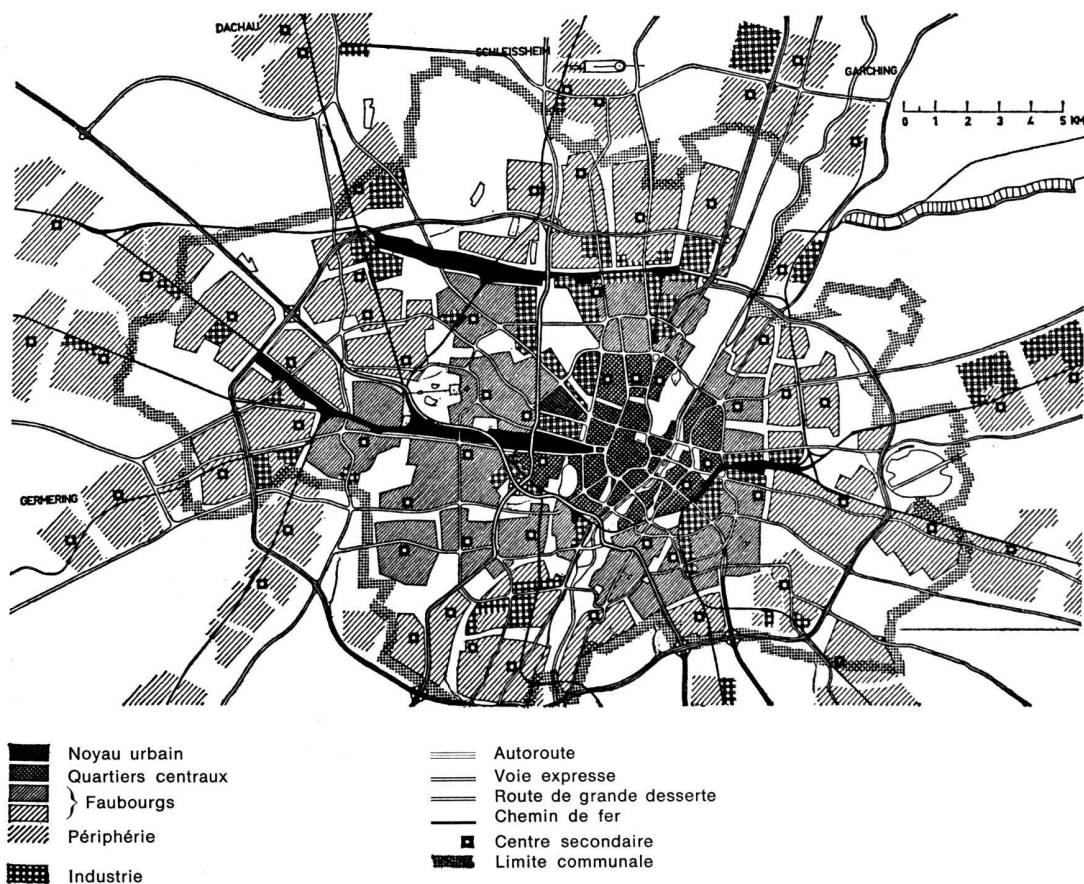
Le système de trafic des grandes villes, dont il faut augmenter autant qu'il est possible la capacité, est en principe partout le même: un quadrilatère (ou un pentagone ou un hexagone) de routes principales tangentes

touchant le noyau, des routes radiales partant du quadrilatère et une ceinture périphérique, parfois même une ceinture médiane. Quand les autoroutes n'entrent pas en ligne de compte, il faut se contenter de routes à deux voies; au cas où cette solution serait encore trop coûteuse, il faut conserver les grands axes de circulation actuels, caractérisés cependant par de nombreux carrefours, un grand nombre de feux de signalisation, des bruits, la pollution de l'air et beaucoup d'accidents, et qui, en outre, ont un faible débit. On peut améliorer la capacité et la sécurité de la circulation d'un tel système par différentes mesures structurelles: par exemple la construction d'échangeurs aux embranchements les plus impor-

tants, de passages souterrains pour les piétons, de voies ferrées souterraines pour les tramways.

Dans son rapport, la Commission d'experts allemande a proposé un échelonnement local des taxes des parkings et des garages de stationnement basé sur les avantages présentés par la situation des différents emplacements. La commission estime toutefois qu'il ne faut pas «régir la circulation individuelle selon les principes de l'économie du marché», en augmentant ces taxes au centre ville de manière draconienne. Il faudrait au contraire maintenir ces taxes artificiellement à un niveau bas; les villes pourraient, par exemple, donner des subventions à fonds perdus à des entrepreneurs pour construire des garages de

Plan d'extension de Munich



stationnement privés. Mais la conséquence de ces mesures serait un engorgement constant des rues du centre ville et des routes radiales pendant les heures de pointe. Les «troubles circulatoires» des grandes villes, depuis longtemps devenus chroniques, cesseraient ou du moins seraient tempérés, si l'on introduisait la pratique générale de taxes de parking élevées et fortement échelonnées dans le centre. L'Etat devrait en prendre l'initiative. Il pourrait, par exemple, faire de l'échelonnement une condition pour l'attribution de subventions du Bund et du Land pour l'aménagement urbain et fixer cette condition dans le projet de loi sur l'encouragement à l'urbanisme. Les revenus urbains provenant de ces taxes devraient être consacrés à l'aménagement urbain et en particulier à l'agrandissement des parkings.

V. Conditions sociologiques relatives à l'aménagement urbain

L'aménagement urbain est considéré comme tâche qui revient à l'urbaniste. Mais les bâtiments d'une ville ne constituent qu'un cadre à remplir de vie et destiné à la faciliter. Il n'est pas possible de faire des projets d'institutions centrales d'une ville si parfaits que, les constructions terminées, elles satisfassent les désirs de tous. Les mesures urbanistiques ne peuvent fournir que le cadre dans lequel s'inscriront les rapports sociaux des habitants, ainsi que les modèles de conduite caractéristiques d'une ville. Les rapports sociaux à l'intérieur d'une ville ne sont pas aussi étroits et généralisés que dans un village jadis; les modèles de conduite ne sont pas aussi déterminés et contraignants que ceux qui sont en usage en milieu rural. Une ville n'est pas une «communauté» étroitement intégrée.

Dans la plupart des cas, les quartiers à assainir sont ceux dont le processus de «l'autorégulation sociale» est achevé; l'enchevêtrement des rapports sociaux est heureusement développé, et les habitudes de comportement forment un ensemble harmonieux. C'est pourquoi l'opposition relative aux mesures de l'aménagement urbain provient très souvent de personnes auxquelles précisément l'urbaniste veut apporter son aide. Pour le citoyen, la solution du problème du parking, l'aménagement de zones réservées exclusivement aux piétons, l'élargissement et la modernisation des installations au centre, présentent surtout des aspects positifs. Mais on ne peut réaliser ces améliorations sans mettre en évidence l'irrationalité des

vieilles habitudes de comportement, sans imposer l'adaptation à des conditions nouvelles, sans changer la physionomie familière de la ville, pour ne pas parler des difficultés rencontrées par les personnes directement affectées par les transformations.

Ce sont surtout les habitants des quartiers d'habitation à assainir qui opposent le plus de résistance, attitude qui laisse perplexes les urbanistes. L'opposition à des mesures d'assainissement, considérées de l'extérieur comme urgentes, judicieuses et raisonnables, prouve que les mesures structurelles interviennent dans un contexte social, créé par les habitants eux-mêmes, dans lequel ils vivent, se sentent bien, qui leur est familier et leur offre la sécurité.

Le centre d'une ville est la sphère familière, fréquentée régulièrement par tous les habitants adultes dans des intervalles assez brefs. Si l'on veut maintenir le bon fonctionnement de cette sphère, lieu de rencontre de tous les citoyens, il faut y laisser toutes les institutions donnant lieu à «une course en ville» (c'est-à-dire au centre). Cela ne veut pas dire qu'on rejette de principe les centres annexes. Dans les villes allemandes de plus de 200 000 habitants, de tels centres annexes se constituent habituellement en marge du noyau proprement dit; mieux que les institutions locales d'approvisionnement, ils sont capables de subvenir aux besoins en articles d'un usage quotidien. Ces centres annexes sont situés dans de vastes zones d'habitation; ils sont intégrés à la structure urbaine et intègrent à leur tour un quartier tout entier.

L'aménagement du cœur de la ville devra toujours respecter le principe suivant: conserver au centre son caractère attractif pour tous les citoyens.

Séparer nettement les quartiers selon leur vocation: quartiers commerçants, administratifs, zones de loisir, pourrait répondre à une certaine conception tatillonne de l'ordre, mais amènerait inévitablement une désertion temporaire des différents domaines spécialisés. L'attrait d'une promenade en ville relève justement du fait que le centre est toujours vivant, que les demandes les plus diverses peuvent y être satisfaites à l'intérieur d'un périmètre relativement restreint et que l'on peut combiner l'objet essentiel, la raison proprement dite d'un déplacement vers le centre, avec un grand nombre d'autres démarches de moindre importance, mais pleines d'agrément. Une mesure efficace pour prévenir la désertion temporaire et partielle du centre urbain consiste à construire ou à

entretenir un nombre important de logements au centre ou dans la proximité immédiate du centre. En vue des importants rendements escomptés par les propriétaires fonciers du centre, il faudra probablement surtout envisager la construction d'immeubles-tours. Malgré tout, les loyers resteront au-dessus du niveau moyen.

Du point de vue technique et de la planification, la solution la plus satisfaisante consiste à assainir les surfaces, c'est-à-dire à reconstruire radicalement un quartier tout entier.

Mais un tel assainissement constitue un bouleversement total des conditions sociales existantes, qui sont souvent assez stables. Dans bien des cas les personnes qui doivent déménager sont justement celles qui ont de la peine à renouer des relations, c'est-à-dire les vieillards et les rentiers en particulier, qui ne sont pas en mesure de supporter les frais de loyer forcément élevés. Les personnes qu'ils peuvent encore fréquenter régulièrement doivent habiter dans le voisinage.

A ce propos, notons brièvement l'importance des relations de bon voisinage dans une ville. Bien que les liens soient moins resserrés que dans une petite commune, il se crée des rapports et des pratiques stables de bon voisinage, qui diffèrent notablement de rue en rue et d'îlot en îlot. Les rapports de bon voisinage sont surtout effectifs dans les quartiers occupés essentiellement par de jeunes ménages. Il y a dans ces quartiers un grand nombre de jeunes enfants, par lesquels s'établissent des contacts entre les familles, et qui nécessitent parfois l'aide et la surveillance des voisins. Il apparaît que la perte de bons voisins où d'habitudes familières du voisinage peut avoir des effets nocifs sur les personnes touchées par ces transformations. Si l'on déménage dans un quartier neuf, où tout le monde est «nouveau», il n'existe pas de schéma de comportement équilibré, et le processus d'acclimatation prend assez de temps.

L'assainissement radical des surfaces a un autre effet défavorable sur les rapports sociaux. Dans les zones d'assainissement en effet, la proportion de personnes exerçant des professions libérales est au-dessus de la moyenne. Une bonne part de ces personnes possède une boutique, un atelier, ou un petit bazar. Elles ont peu de frais généraux et ne conservent leur affaire que par tradition ou pour améliorer leur retraite. Ces petits commerces animent un quartier et rompent la monotonie qu'on déplore parfois dans les zones strictement réservées à l'habitat.

D'un point de vue sociologique, il faudrait donc autant que possible éviter l'assainissement des surfaces, car la simplification qu'on retirerait peut-être d'une rénovation totale ne compenserait pas les énormes inconvénients de cette solution. Des modifications dans l'enchevêtrement des rapports sociaux et des pratiques de toute façon ne pourront pas être évitées, mais elles seront moins brutales, et on s'y adaptera peu à peu. Il ne paraît pas très justifié d'objecter que les assainissements partiels enlaidiraient les villes et rompraient l'unité. Beaucoup d'exemples dans nos villes prouvent que l'ancien et le moderne peuvent très bien coexister.

D'autres raisons, par exemple d'ordre financier, font pencher en faveur d'un assainissement partiel plus prudent des quartiers d'habitation, plutôt que de réaliser un assainissement radical des surfaces. Mais il faut tout de même s'attendre que les arguments en faveur d'une rénovation totale des quartiers d'habitation s'imposent dans un grand nombre de cas; étant donné que l'on confie, pour des raisons économiques, les assainissements de surfaces de préférence à une seule entreprise de construction, il y a tentation de toujours revenir au même style architectural. Il en résulte cette ordonnance d'une monotonie désolante n'accordant aucun caractère particulier aux rues, sans parler des maisons individuelles.

Les planifications pour les aménagements urbains peuvent se borner à des domaines partiels – centre, quartiers d'habitation individuels – mais ils peuvent aussi – ce dont témoignent les projets discutés en public – viser à une transformation de la structure urbaine tout entière. Les conceptions d'une transformation de structure de la ville sont basées presque sans exception sur la situation actuelle des villes de plus d'un million d'habitants.

La liberté relative de circulation, que la ville accorde à ses habitants, se manifeste essentiellement dans la gamme presque illimitée d'activités au choix: seule la grande ville offre de vastes possibilités dans le domaine des études, des professions, des manifestations culturelles, du commerce, des distractions, des cultes religieux et de toutes sortes d'activités très diverses, auxquelles se consacrent nombre de groupes organisés et non organisés. Il apparaît que les aspirations des habitants des petites communes se rapprochent de plus en plus de celles des citadins.

Chaque projet de ville future doit donc tenir compte de ces souhaits. Les moyens de communication modernes permettent d'étaler l'agglomération urbaine; en même

temps ils mettent les institutions urbaines les plus importantes à la portée de ses habitants. Outre cela, ils permettent à un plus grand nombre de petites communes d'être englobées dans la sphère d'influence de la vie urbaine. Les limites communales actuelles constituent encore des obstacles, mais il apparaît que ces conditions se modifieront dans un avenir proche. La forme future des ensembles d'habitation commence à se dessiner: la région urbaine rassemble toutes les formes communales, séparées plus ou moins jusqu'à présent – des ensembles d'habitation ressemblant à des villages, jusqu'au centre de la grande ville. Toutes ces parties seront accessibles moyennant une dépense de temps raisonnable à tous les habitants, c'est-à-dire que la région tout entière peut devenir leur champ d'action quotidien. Des planifications pour un aménagement urbain complet devront s'orienter selon ces tendances. Toutefois, pour qu'une telle réalisation soit menée à bonne fin, il faut que les organismes de planification compétents y participent, par leur aide, leur contrôle, leurs directives; les spécialistes des techniques intéressées doivent de leur côté se donner la peine de surmonter les difficultés à vaincre. Le législateur et les spécialistes en matière de circulation en particulier se trouvent ici devant des problèmes non encore résolus.

VI. Sauvegarde de la physionomie des villes lors de l'aménagement des villes

Aménager des villes et des villages consiste – d'après le texte de la première partie de la brochure «L'Aménagement urbain dans la République fédérale d'Allemagne», p. 9 – à adapter des ensembles d'habitation, à savoir: les agglomérations urbaines, des groupes de communes avoisinantes, des communes isolées ou des parties de communes, aux besoins actuels et futurs de l'homme dans le domaine urbanistique. L'aménagement urbain représente donc une activité permanente ménageant un équilibre entre la durée à long terme des bâtiments et l'évolution de plus en plus rapide des programmes sociaux, économiques et techniques pour la construction.

Cela s'applique forcément aussi à la sauvegarde de la physionomie des villes dans le cadre de l'aménagement urbain. Elle ne peut faire l'objet d'un seul effort, mais doit être une préoccupation constante et un aménagement permanent de l'ensemble de la ville et de ses divers quartiers.

On se heurte aux plus grandes difficultés dans ce domaine lors de projets d'aménagement urbain dans des régions à

rénober présentant des bâtiments d'une valeur historique. Un des principes les plus importants de la sauvegarde de la physionomie urbaine est de conserver au bâtiment à entretenir sa fonction judicieuse ou de la restituer, si cette fonction a disparu complètement ou en partie.

Il y a cependant certaines limites à l'utilisation de ces bâtiments pour l'habitation. Ces limites sont d'une part la conséquence des exigences devenues normales de l'hygiène et du confort. Mais d'autre part il y a toujours des personnes prêtes à sacrifier le confort technique d'un logement en échange de pièces intéressantes et agréables dans une vieille maison. D'autres limites à l'utilisation de bâtiments historiques pour l'habitation viennent de considérations toutes différentes. La vie publique souffre dans tous les quartiers de la ville du fait qu'il existe trop peu d'établissements collectifs appropriés. On pourrait utiliser en premier lieu les bâtiments anciens pour les fonctions de la vie publique: musées, bibliothèques, salles de réunion, salles des fêtes, clubs, maisons de rencontre de jeunes ou de vieillards, et en deuxième lieu seulement pour le logement. On aurait ainsi des bâtiments qui répondraient aux demandes publiques et qu'on pourrait rendre plus facilement attrayants que des constructions neuves.

Il y a cependant des cas où les bâtiments ont une valeur historique ou artistique si remarquable qu'il faut les conserver pour eux-mêmes et non pas pour une éventuelle fonction qu'ils pourraient remplir. Dans ces cas il faut que ces bâtiments soient en harmonie avec leurs alentours; il faut, lors de la construction, respecter l'échelle et employer des matériaux qui ne jurent pas: cela s'applique aussi bien à la construction de maisons nouvelles particulières, qu'à la détermination et l'aménagement de rues et de places publiques.

La difficulté la plus fréquemment rencontrée vient de ce que les immeubles construits sur les terrains avoisinants sont bien plus hauts que ceux qui existaient à l'époque d'origine des bâtiments conservés. Une coordination lors du choix des matériaux de construction peut limiter beaucoup les inconvénients. Des corps de bâtiment de hauteur et de formes variables, mais uniformément construits en briques, par exemple, auront toujours un aspect acceptable. Pour les bâtiments crépis, on peut également harmoniser les couleurs.

Si le voisinage d'un bâtiment digne d'être conservé est tellement transformé qu'il est impossible de revenir à l'aspect d'origine, à moins de sacrifices exagérés, mieux

vaudrait alors déplacer le bâtiment de grande valeur, le démolir pierre par pierre et le reconstruire ailleurs; il ne constituerait plus ainsi une gêne permanente. Une solution si peu conventionnelle peut s'imposer au cours d'aménagements urbains, l'abandon de l'emplacement historique permettant la construction de plusieurs pôles d'intérêt distincts dans une rue ou sur une place. Lorsqu'il s'agit de monuments de grande valeur ou de bâtiments qui présentent un intérêt non individuellement, mais par l'ensemble qu'ils constituent, la raison déterminante, au cours d'un aménagement, décidant de leur conservation, résidera dans la commodité du trafic pour l'approvisionnement des bâtiments anciens ou d'une rue tout entière conservée dans l'état ancien. On peut alors, suivant les cas, avoir des contrastes très grands. Il se peut, par exemple, qu'on veuille conserver une rue tout entière avec ses maisons anciennes, mais qu'elle soit trop étroite pour admettre la circulation motorisée. Dans le cas où il ne s'agirait que de conserver un groupe de bâtiments, un élargissement de la rue serait possible, mais la circulation admise librement peut nuire au caractère que l'on cherche à conserver à l'endroit. Il faudrait s'inspirer pour les régions à aménager des expériences faites dans la République fédérale allemande lors de la reconstruction des centres villes détruits par la guerre. Malgré une résistance des commerçants au début, on en est arrivé à adopter fréquemment la solution de rues commerçantes réservées aux piétons. Dans les cas où les véhicules d'approvisionnement peuvent aborder les immeubles côté cour, on peut interdire l'accès au côté réservé aux piétons pour la circulation de tous véhicules.

Si ce n'est pas possible, on peut réglementer les heures de livraison et en même temps de circulation automobile. On choisira de préférence les heures de la matinée ou de fermeture.

Pourtant on peut poser en principe, s'agissant de la sauvegarde de la physionomie urbaine dans les régions à aménager, comme dans toutes les autres zones de construction, que la coexistence avouée de l'ancien et du moderne est plus vraie et plus efficace que de tenter d'effacer les contrastes et de déguiser plus ou moins honnêtement le neuf par des éléments de style ancien. Il n'existe pas de lois coordonnées uniformément dans la

République fédérale allemande régissant la protection des monuments. En raison de l'organisation fédérative de l'Etat, la souveraineté culturelle relève des Laender et non du Bund. C'est donc aux Laender de protéger les bâtiments anciens de valeur ainsi que leurs alentours par le décret de lois appropriées. Plusieurs Laender l'ont fait, ou ont établi des listes de monuments à protéger.

Donc il s'ensuit, pour la préservation de la physionomie urbaine dans les régions à aménager, que les monuments classés doivent être pris en considération. Au cas où une protection légale n'existe pas, il n'est pas possible, par des moyens juridiques, de contraindre à l'entretien des bâtiments.

La juridiction sur la construction dans la République fédérale allemande en général s'applique aussi à l'aménagement des bâtiments neufs dans les régions à aménager: la loi fédérale sur la construction, entrée en vigueur en 1961, régit le droit de planification et accorde aux communes la souveraineté dans ce domaine. Elles peuvent non seulement déterminer les modalités et le degré d'utilisation des terrains dans les plans d'urbanisme directeurs (plans d'urbanisme), mais également imposer des normes pour l'aménagement des bâtiments, par exemple en ce qui concerne la forme des toits. Cette possibilité est intéressante dans le cas de la construction de nouveaux bâtiments. Mais elle n'est pas de grande importance en ce qui concerne la protection des bâtiments anciens, une disposition d'exécution de la loi fédérale sur la construction déterminant les valeurs maximales pour l'utilisation des terrains. Il s'agit de chiffres souvent bien inférieurs à la valeur généralement reconnue de terrains portant des immeubles anciens, de sorte que les dispositions particulières nécessaires de fait à l'égard de ce capital immobilier ne pourraient pas être justifiées juridiquement. Cela illustre l'influence «active» qu'exerce la planification sur la construction dans les régions à aménager.

L'influence «passive», c'est-à-dire la vérification et l'examen des demandes de permis de construire, s'applique dans les régions d'aménagement de la même façon que dans les autres zones de construction. Lorsqu'un projet est conforme à la planification suivant les modalités et le degré d'utilisation des terrains ainsi que selon tous

EXPOSITION PERMANENTE DE LA CONSTRUCTION

Place de la Gare 12
Lausanne

Toujours les nouveautés de la construction

Léca

matériau isolant et de
construction

HUNZIKER

les autres critères, on ne peut le repousser en invoquant l'aménagement que s'il est estimé réellement enlaidissant.

Pour le cas où des dissensions naîtraient, les organismes administratifs de construction ont créé des Commissions consultatives dans la plupart des villes de la République fédérale allemande, composées de particuliers et de spécialistes n'appartenant pas à l'administration. Lorsqu'un projet est repoussé pour des raisons d'esthétique, on consulte tout d'abord ces commissions.

Avec les statuts locaux, les communes disposent d'un moyen efficace pour remédier aux abus et déterminer à priori des règles de base de construction. Ces statuts peuvent toujours être établis et édictés pour des zones limitées et bien déterminées. Suivant les circonstances, les communes peuvent inclure dans les statuts locaux des règlements concernant non seulement le maniement des bâtiments existants, mais aussi l'aménagement des nouveaux immeubles, leur aspect, les matériaux, les couleurs utilisées, etc.

Dans les zones d'aménagement comme dans les autres quartiers de la ville, par la préservation de la physionomie urbaine, on se propose de donner à celle-ci un aspect harmonieux et intéressant, de la soigner et de l'entretenir.

Une certaine réglementation appliquée sagement et une bonne volonté de la part de l'architecte à s'adapter aux conceptions d'ensemble seront préférables pour la sauvegarde de la physionomie urbaine, aux longs règlements détaillés – pour lesquels les autorités ont souvent une faiblesse – ou la liberté totale réclamée souvent par les architectes. On aura atteint la solution la plus heureuse dans les zones d'aménagement aussi bien que dans l'agglomération tout entière, lorsqu'on pourra déchiffrer l'histoire urbaine non seulement dans les archives poussiéreuses, mais sur les places, dans les rues et dans les maisons pleines de vie d'une ville.

«Tôt ou tard, le centre de Paris sera interdit aux automobiles!...»

Alors, pourquoi pas plus tôt que plus tard?...
par Yves Le Calvez

C'est une mise en garde formelle et un avertissement qu'a lancé M. Doublet, préfet de Paris, du haut de la tribune du Conseil de la capitale: «Tôt ou tard, a-t-il dit, la circulation des automobiles privées dans le centre devra être réduite!...»

Sans doute M. Doublet a-t-il pleinement raison. En fait, il a tellement raison même qu'on peut se demander pourquoi il ne s'est pas décidé à le faire sans plus attendre! Pourquoi «tôt ou tard» et non pas maintenant, car le problème est posé et la situation devient de plus en plus inextricable. De surcroît, ce «centre» ne doit pas prêter illusion car, lorsqu'il s'agit de Paris, ce «centre» s'étend fort longuement, s'il ne recouvre pas la ville elle-même, qui est devenue le «centre» de l'énorme tissu urbain de l'agglomération parisienne centrale...

«Le problème, a pu dire en préambule M. Doublet, est de faire tenir un litre et demi dans un litre. Les chiffres sont éloquentes: 1 800 000 voitures sont immatriculées dans l'ancien département de la Seine (100 000 de plus chaque année). Dans Paris intra-muros, 600 000 à 700 000 véhicules sont mis à l'arrêt en stationnement; aux heures de pointe, 80 000 voitures circulent en même temps, tandis que 1 300 000 traversent dans les deux sens, chaque jour, les portes de la capitale.»

C'est là une situation prodigieusement complexe, où les obstacles sont nombreux et divers.

«Comment concilier, observe l'orateur, la poésie de Paris, et le passage de flots mécaniques lancés à 45 km. à l'heure? Comment faire coexister les impératifs humains



Geilinger & Co. Winterthur
Constructions métalliques

Soignez les détails, nos éléments normalisés méritent cette devise

Encadrements de portes Prosp. GC 216

Tablettes de fenêtres Prosp. GC 213

Éléments d'abris normalisés Prosp. GC 210

GC 6105

Représentant pour la Suisse Romande

Walter Bauer
Maujobia 63, Neuchâtel Téléphone 039/50150