

CE NUMERO EST CONSACRE
- A L'URBANISME -

REVUE MENSUELLE BELGE

LA CITÉ

URBANISME □ ARCHITECTURE □ ART PUBLIC

RECONSTRUCTION

DES RÉGIONS DÉVASTÉES

REDACTEURS :

MM. Fern. BODSON, architecte (Bruxelles); J. DE LIGNE, architecte (Bruxelles); J. EGGERICX, architecte (Bruxelles); Huib. HOSTE, architecte (Bruges); Raymond MOENAERT, architecte (Bruxelles); L. van der SWAELMEN, architecte-paysagiste (Bruxelles); J. M. van HARDEVELD (Amsterdam); M. Raph. VERWILGHEN, Ingénieur Urbaniste (Bruxelles), Secrétaire de la Rédaction.

Ont collaboré à « La Cité » :

ARCHITECTES :

Richard ACKE (Courtrai); H. P. BERLAGE (La Haye); H. J. BIRNSTINGL A. R. E. B. A. (Londres); Gaston BOGHEMANS (Menin); J. BORLEE (Jodoigne); Victor BOURGEOIS (Bruxelles); Ch. CONRARDY (Bruxelles); Julien de RIDDER (Bruxelles); Marcel GUILLEMINAULT (Paris); Léon GRAS (Anvers); J. E. HOEBEN (Bruxelles); V. HUSZAR (Hollande); LE CORBUSIER SAUGNIER (Paris); Edw. LEONARD (Anvers); J. J. P. OUD (Rotterdam, Hollande); Jozef PEETERS (Anvers); Gust. SCHLEICHER (Allemagne); F. SEROEN (Bruxelles); Raym. THIBAUT (Bruxelles); Carlos THIRION (Verviers); Henri VAN DE VELDE (La Haye, Hollande); Théo van DOESBURG (Paris); P. VORIN (Paris).

CRITIQUES D'ART :

Maurice CASTEELS (Bruxelles); André de RIDDER (Anvers); Elie FAURE (Paris); FIERENS-GEVAERT (Bruxelles); Julien LEONARD (Paris); Paul LEON (Paris); Jacques MESNIL (Paris); Léon ROSENTHAL, Paris), etc.

TECHNICIENS :

Charles de GRONCKEL (Bruxelles); A. KNAPEN (Bruxelles); L. J. SERIN (Bruxelles), etc., etc.

Les Rédacteurs et Collaborateurs sont seuls responsables de leurs articles. — Il sera rendu compte dans « La Cité » de tout ouvrage dont deux exemplaires seront envoyés à la Revue

Pour la rédaction, l'administration et les demandes d'abonnement, s'adresser au Siège de la Revue : 10, Place Loix, Saint-Gilles-Bruxelles.

Pour la vente au numéro s'adresser exclusivement aux librairies. Dépôt principal : Librairie LAMERTIN, 58-62 Coudenberg, Bruxelles.

ABONNEMENT: Belgique, 20 francs; Etranger 25 francs. Le numéro, 2 francs. Les abonnements peuvent se prendre en versant la somme de 20 francs au crédit du Compte chèques postaux n° 166.21 (Revue : « La Cité »). Moyennant un supplément de 3 francs les numéros seront envoyés mensuellement sous enveloppe cartonnée

LA CITE ARCHITECTURE URBANISME

VOLUME
5

NUMERO
2

LES TRANSPORTS EN FONCTION DU PLAN RÉGIONAL

RAPPORT PRÉSENTÉ A LA CONFÉRENCE
INTERNATIONALE DE L'AMÉNAGEMENT
DES VILLES - AMSTERDAM, 2-9 JUIL. 1924

par RAPH. VERWILGHEN, Ingénieur des Constructions Civiles

Le problème du « Plan régional » tel qu'il a été posé au Congrès d'Amsterdam, marque une évolution capitale de la science urbanistique.

Il fut admis longtemps — et ce l'est encore par la plupart des services municipaux — qu'une ville, grande ou moyenne, ne pouvait s'agrandir que par une extension continue de sa banlieue, par l'adjonction au noyau bâti, d'une nouvelle zone circulaire d'habitations.

Pour employer une image familière, mais fort expressive, nos villes semblaient devoir inévitablement s'étendre, comme une tache d'huile s'épand sur une feuille de papier.

Les urbanistes admettaient ce phénomène comme un fait inéluctable et appliquaient toute leur science à l'organisation et à l'embellissement de la ville dans le cadre de sa banlieue présente et future.

Aussi, lorsque M. Eb. HOWARD se posa en adversaire de

LA CITE. DECEMBRE 1924.

l'accroissement des grandes villes, et prêcha la construction de Cités-Jardins, au milieu des campagnes vierges, ses théories apparurent comme totalement distinctes et dans une certaine mesure opposées à celles des ordonnateurs des villes existantes.

Aujourd'hui, la soudure entre ces deux concepts s'est faite. Plus aucun urbaniste ne nie l'importance des idées fondamentales du concept Cité-Jardin : la nécessité de décongestionner et de décentraliser les grandes villes; celle de loger les populations dans des agglomérations de faible densité; celle de localiser les divers champs d'action de l'activité humaine (quartiers industriels, quartiers commerciaux, stades de jeux, etc.) dans les sites géographiquement et économiquement les mieux appropriés; celle, enfin, de réserver entre les espaces habités de vastes étendues de terrains agricoles.

L'Urbanisme contemporain, fécondé par les enseignements de M. Ebenezer HOWARD, s'efforce de mettre ces principes en application lors de l'ordonnance des grandes agglomérations humaines.

La grande ville de l'avenir ne nous apparaîtra plus comme une mer ininterrompue de toits et d'édifices déferlant sur les campagnes. Elle comprendra une agglomération centrale plus ou moins importante réservée, autant que faire se peut, à la vie commerciale et intellectuelle et à toutes les activités qui en sont le corollaire.

Au-delà de cette agglomération, on trouvera de nouveaux centres, moins importants et convenablement reliés à la ville-mère. Près d'elle, ce seront des agglomérations-dortoirs, les faubourgs-jardins de la ville. Ailleurs, les avant-ports avec leurs quartiers industriels, les canaux le long desquels s'alignent des usines, ailleurs encore les plaines d'aviation et de sports.

Et entre ces champs d'activité rationnellement ordonnés, parfaitement équipés et pourvus de moyens de communications aisés, se retrouveront les réserves naturelles, les parcs, les bois, les zones de terrains agricoles.

Et si la prospérité d'une pareille agglomération nécessite un nouvel accroissement, on créera, à plus grande distance encore du noyau originel, la ville-satellite.

Pour compenser la distance qui la séparera de la ville-mère, on la

dotera d'une organisation suffisamment complète pour lui assurer une vie quasi indépendante. Letchworth, ville-satellite de Londres, possède des ateliers, des usines, tous les facteurs d'une vie autonome.

C'est afin d'amener nos grandes agglomérations à s'étendre dans cette voie que de nos jours, en dressant les projets d'extension urbaine — qui sont forcément des « anticipations » — on se préoccupe bien moins de l'aménagement des abords immédiats de la ville que de l'ordonnance de toute la région qui l'entoure.

A l'étude des quartiers nouveaux — à laquelle l'imagination se donnait libre cours ces dernières décades — s'est substituée celle du « p l a n r é g i o n a l ».

Il n'est pas sans utilité de relever qu'en ce faisant, on va à l'encontre des causes naturelles qui régissent l'extension des villes.

Il va de soi que si toutes nos grandes villes, sans exception, se sont étendues d'une façon continue — e n t a c h e d ' h u i l e — au lieu de s'éparpiller et d'essaimer dans les campagnes environnantes, cela est dû à une cause d'ordre général.

Cette cause, on ne la découvre ni dans l'ordre physique, ni dans l'ordre géographique, ni dans l'ordre municipal; elle est purement économique.

Nos villes sont une émanation du capitalisme, et dans l'état actuel des choses, le mode d'extension par accroissements annulaires est celui qui sert le mieux les intérêts du capital.

Ce serait sortir des limites de ce rapport que de montrer comment le régime capitaliste a amené la création autour de nos villes d'une zone étroite de terrains, qui sont soustraits à la bâtisse aussi longtemps que leur prix n'atteint pas le taux que les propriétaires leur assignent.

L'existence de cette zone crée une communauté d'intérêts entre toutes les puissances économiques qui interviennent dans l'aménagement de la ville. C'est cette communauté qui hâte la mise en valeur de la zone étroite de terrains à bâtir. Lorsque celle-ci a été englobée dans la ville, une zone nouvelle se crée immédiatement au-delà et s'oppose à son tour à l'expansion au dehors, à la percée vers la campagne. On peut dire que cette zone est pratiquement infranchissable.

Cet état de choses est à l'origine de la grande défectuosité des villes, défectuosité c o n s t i t u t i o n n e l l e, qu'aucun aménagement intérieur, quelque scientifique qu'il soit, ne saurait modifier. Chaque fois, d'ailleurs, que les Urbanistes intervinrent dans l'aménagement des villes, ils se cantonnèrent dans le cadre imposé par ces circonstances économiques.

Le fait se vérifie dans bien des domaines et plus particulièrement dans celui des moyens de communications dont nous nous occuperons exclusivement à présent.

Routes, tramways, chemins de fer — que l'Urbaniste soit intervenu ou non dans leur tracé — ont généralement été aménagés de manière à maintenir la barrière dont nous avons parlé plus haut.

En ce qui concerne les routes, la ville de Bruxelles nous fournit un exemple typique. Si, sur un plan de cette ville, on accentue les boulevards, les seules artères dont le profil transversal est approprié aux moyens de transport modernes, on constate que les voies radiales sont peu nombreuses.

La plupart des sorties de la ville sont des rues étroites — les vieilles chaussées d'autrefois — tout à fait impropres à fournir une communication rapide et aisée avec les campagnes avoisinantes.

Cette agglomération de près de 800,000 âmes n'a pas d'exutoires.

Par contre, on rencontre un grand nombre d'artères circulaires : ce sont, en particulier, les boulevards créés par Napoléon à l'emplacement des fortifications, le « Boulevard de Ceinture » qui contourne la ville, enfin le Boulevard de la Grande Ceinture, artère importante, traçant autour de l'agglomération un cercle de près de huit kilomètres de rayon, et dont plusieurs tronçons sont déjà construits.

Nous ne contestons pas l'utilité de ces artères circulaires, mais nous tenons à signaler que leur création correspond à la mise en valeur des zones annulaires successives dont nous avons parlé plus haut, et marque les étapes de l'extension ininterrompue de la ville.

Le même phénomène se constate d'ailleurs dans la plupart des grandes villes d'Europe. Les voies circulaires y sont prédominantes. Le fait est d'autant plus anormal que les voies radiales sont les plus

anciennes : elles constituaient autrefois, les seules artères importantes des villes.

L'intérêt des propriétaires du sol urbain a amené la construction des voies circulaires. La science de l'aménagement des villes ne réagit point contre cette tendance; la création de grands boulevards circulaires, de « Rings », constitua la principale activité des Urbanistes de la génération qui nous précède.

Aujourd'hui que l'étude des plans régionaux a mis en évidence l'utilité incontestable des artères radiales, il semble étrange que l'on ne porte pas plus d'intérêt à la création de ces artères. Cette inaction est le fait du faisceau des intérêts financiers et économiques qui régissent l'extension des villes et tendent à leur expansion par zones circulaires.

Les conditions dans lesquelles les voies de transport en commun sont établies et exploitées contribuent, elles aussi, à l'accentuation de ce phénomène.

Il est, d'ailleurs, à première vue, assez naturel que les moyens de transport en commun, tels que tramways, etc., s'arrêtent à la zone des terrains à bâtir, puisque la population cesse d'y être dense et que les frais d'exploitation des voies qui se prolongent dans la campagne est beaucoup moins rémunératrice.

Nous examinerons plus loin, cependant, dans quelle mesure cet état de choses peut être amendé. Quoi qu'il en soit, cette cause immédiate ne suffit pas à expliquer la politique des transports dans nos grandes villes.

Il est indéniable qu'en bien des cas, il s'est établi une véritable solidarité entre les propriétaires terriens et les compagnies des tramways et chemins de fer électriques pour maintenir des conditions favorables à l'accroissement de la plus-value urbaine.

Ainsi l'on constate qu'à Paris, les chemins de fer métropolitains s'arrêtent tous aux anciennes fortifications, alors que le mouvement d'essaimage qui se dessine depuis 1911, appelle un prolongement considérable au-delà de la périphérie de la ville.

Les techniciens qui ont étudié cette situation vraiment par trop anormale concluent à une coalition des intérêts de tous ceux qui

trouvent profit au surpeuplement du noyau central de la ville et s'opposent à sa d é c e n t r a l i s a t i o n .

La question est d'autant plus importante que la création de moyens de transport à grande distance, nous apparaît comme la condition indispensable de la réalisation des buts poursuivis lors de l'élaboration d'un plan régional.

Si l'on veut que la population urbaine ne soit plus cantonnée dans l'étendue de la t a c h e d ' h u i l e , qu'elle ne soit pas plus longtemps encerclée par la zone étroite des terrains à bâtir, il faut par tous les moyens possibles, instaurer une politique des transports qui permette aisément et rapidement de traverser cette zone jusqu'à présent infranchissable et d'atteindre la v i l l e - s a t e l l i t e , le v i l l a g e ou le h a m e a u , en général tous les sites du plan régional qui sont le mieux appropriés à l'implantation d'habitations ou à l'établissement d'un des champs d'action de l'activité humaine.

Avant de tracer les grandes lignes d'une pareille politique des transports, rappelons d'une façon succincte les caractéristiques des différents modes de locomotion.

Un spécialiste érudit, M. G. Schimpff, les a résumées comme suit :

Numéro d'ordre	Désignation	Capacité des voitures Personnes :	Capacité des trains Personnes	Nombre maximum de trains (trajet simple par heure)	Débit maximum du mode de locomotion	Vitesse de translation en km. par heure
1	Voiture à chevaux	4	—	360	1440	8—10
2	» automobile	4	—	520	2080	15—80
3	Omnibus à chevaux	30	—	120	3600	6—8
4	» à moteur	40	—	180	7200	10—15
5	Tramway à chevaux	30	—	90	2700	8—10
6	» électrique	40	80	150	12000	10—15
7	» à grande vitesse	50	150	50	7500	15—25
8	Chemin de fer traction à vapeur	60	720	18	13000	15—30
9	Chemin de fer électrique urbain	200	1600	40	64000	20—30
10	Chemin de fer électrique suburbain	125	1000	32	32000	30—45

Le maximum de débit des modes de locomotion est pour nous d'un intérêt secondaire, puisque nous ne nous occupons guère ici de la partie congestionnée des grandes villes.

Par contre, la vitesse des différents modes de locomotion est d'intérêt capital. Le chiffre indiqué pour les Tramways n'est évidemment pas atteint à l'intérieur des villes, dans les rues à trafic intense. La vitesse de ces véhicules y descend souvent à 5 km à l'heure, ce qui dénote évidemment un état de choses anormal.

Par contre, la vitesse indiquée dans le tableau peut être sensiblement augmentée dans les artères où chaque mode de locomotion dispose d'une voie distincte. Alors que les Tramways roulant sur des rails posés dans la chaussée, ont une vitesse maxima de 15 km., ils peuvent s'ils roulent sur plate-forme distincte — et si les passages transversaux et les arrêts ne sont pas trop nombreux — arriver à faire 25 km. à l'heure. Ils deviennent dans ce cas des tramways à grande vitesse.

C'est à l'établissement de ce mode de transport rapide que doivent tendre les efforts de l'Urbaniste qui poursuit la décentralisation des agglomérations urbaines.

Alors qu'il est très difficile d'obtenir la création des moyens de transport à grande vitesse, dont il sera parlé plus loin, l'on peut sans trop de frais améliorer le réseau des tramways par un tracé et une disposition judicieuse des voies, par l'utilisation d'un matériel approprié. Les tramways deviennent, dans ces conditions, un mode de pénétration dans les campagnes relativement économique et très puissant. Ils offrent généralement la solution du problème de la percée de la zone des terrains de prix élevé et rendent la création ou le développement d'agglomérations satellites possibles.

Signalons que l'on peut en même temps augmenter le débit de ces lignes. En effet, sur les tramways à grande vitesse, il convient d'utiliser des voitures plus spacieuses que celles des tramways urbains. En admettant que chaque train se compose de 3 voitures de 50 personnes chacune, la capacité d'un train est de 150 personnes. Comme on peut les faire succéder de 72 en 72 secondes, soit à raison de

50 trains à l'heure, le débit horaire d'une pareille ligne s'élève à 7,500 personnes.

Les chemins de fer électriques ont une capacité et une vitesse beaucoup plus grandes. Ce sont les véritables moyens de locomotion d'une ville mondiale, les seuls qui soient capables d'assurer la décentralisation des toutes grandes agglomérations.

Leur existence permet d'affirmer que moyennant une politique judicieuse des transports, rien ne s'oppose au point de vue technique et économique à la réalisation des plans régionaux les plus spacieusement conçus.

On peut s'étonner que nous n'assignions pas un rôle identique au réseau des chemins de fer qui assurent les communications internationales et interurbaines. Sans doute ce réseau n'est pas inutile pour la décentralisation des grandes villes; dans plusieurs capitales, un trafic assez intense s'est établi sur quelques-unes de ces voies. Ce fut l'origine des chemins de fer suburbains. Très vite, en effet, on dut organiser des trains spéciaux pour faire face au trafic local. Leur nombre s'accrut si rapidement qu'il fut nécessaire — et qu'il apparut plus économique — de séparer totalement le trafic interurbain du trafic suburbain et de réserver à ce dernier, au moins en partie, des plates-formes spéciales.

Il est très instructif à cet égard, d'étudier le réseau ferré de Berlin : Le réseau urbain et suburbain y est indépendant du réseau des chemins de fer ordinaires.

Le débit des chemins de fer électriques urbains (métros) dépend de la nature du matériel et du mode d'exploitation (nombre et durée des arrêts). Sur les réseaux américains, il s'élève jusqu'à 64,000 personnes par heure. Mais ce sont là des chiffres maxima et avec le matériel que l'on utilise généralement sur le continent, ce débit ne peut dépasser 32,000 voyageurs par heure.

C'est là également le débit maximum des chemins de fer électriques suburbains dont la capacité se trouve réduite du fait que, par suite de la durée des trajets, tous les voyageurs doivent disposer d'une place assise.

Tâchons à présent de déduire des données qui précèdent, la

distance que pratiquement l'on peut parcourir pour se rendre de son habitation à l'endroit de son travail.

Ces chiffres seront essentiellement différents d'après que l'on adopte la journée anglaise, qui présuppose deux déplacements par jour, ou la journée continentale, qui en prévoit quatre.

Dans ce dernier cas on peut admettre que la durée d'un voyage ne devrait pas, en général, dépasser 30 minutes, puisque à raison de quatre voyages par jour, cela représente une perte de temps de deux heures. Admettons cependant que pour un certain nombre d'habitants, cette durée soit portée exceptionnellement à 45 minutes.

La durée d'un voyage comprend la durée proprement dite du trajet, la montée, la descente, les arrêts. On peut admettre que la durée du trajet est d'environ les $\frac{2}{3}$ de la durée totale du voyage et que par conséquent la distance séparant l'habitation du lieu du travail doit être parcourue en 20 à 30 minutes.

La vitesse moyenne de locomotion des tramways étant de 12,5 km. à l'heure, on peut parcourir en 20 minutes 4,17 km.; en 30 minutes, 6,25 km.

La vitesse moyenne des chemins de fer urbains étant de 25 km. à l'heure, ceux-ci permettent de parcourir 8,33 km. en 20 minutes et 12,5 km. en 30 minutes. S'il s'agit des chemins de fer suburbains dont la vitesse moyenne est de 37,5 km. à l'heure, ces distances deviennent respectivement 12,5 km. et 18,75 km.

Résumons : la plus grande distance que l'on peut pratiquement parcourir pour se rendre de son habitation au lieu de son travail sera en tram de 5 km., en chemin de fer urbain de 10 km. et en chemin de fer suburbain de 15 km.

En s'appuyant sur ces données, l'auteur que nous avons cité plus haut s'applique à déterminer les dimension maxima des agglomérations urbaines. Il part de ce principe que la grandeur d'une ville dépend des moyens de transport dont on y dispose.

On peut admettre que le piéton parcourt, en une heure, 4 km., soit en 30 minutes 2 km. Les distances à parcourir en ville, pour se

rendre au travail, peuvent donc être franchies à pied, lorsqu'elles ne dépassent pas 2 km. Comme dans une petite ville, il n'y a pas de noyau industriel et commercial et que les champs d'activité sont éparpillés sur toute la superficie, on peut conclure que la plus grande dimension d'une ville où l'on ne dispose d'aucun moyen de locomotion est figurée par un cercle de 2 km. de diamètres : la superficie en est d'environ 3 km. carrés. Avec une densité de 150 habitants par hectare, pareille ville hébergerait 45,000 habitants; avec une densité de 200 habitants par hectare, 60,000 habitants. (Voir figure ci-contre.) Réciproquement, on peut conclure que les transports en commun ne sont pas indispensables dans les villes qui ont moins de 50,000 habitants, à moins que ces villes ne s'écartent fortement de la forme circulaire.

Pour ce qui concerne les villes où l'on dispose de moyens rapides de transport en commun, on peut admettre qu'il existe un noyau central réservé au commerce, et, tout autour, une zone annulaire habitée. En réalité, cette zone circulaire se limite vers les campagnes en forme d'étoile. Elle comprend donc des espaces non bâtis dont on peut tenir compte en admettant une densité moyenne de 150 habitants par hectare. Nous admettrons, d'autre part, que le diamètre du noyau central est de deux kilomètres dans les grandes villes, de 3 km. dans les villes mondiales.

Dans ces conditions, on constate que les villes disposant uniquement d'un réseau de tramways peuvent, théoriquement, s'étendre suffisamment pour contenir un million d'habitants. En pratique et étant donné le désarroi de nos grandes villes, il suffira d'un développement beaucoup moindre pour faire sentir l'insuffisance des tramways et la nécessité de moyens de transport plus rapides.

Poursuivant le raisonnement théorique de tout à l'heure, résumé dans le diagramme ci-joint, on voit que la ville, pourvue de chemins de fer électriques urbains, pourrait s'adjoindre une zone annulaire de 8,33 km. de largeur et héberger, à raison de 150 habitants par hectare, 4 millions d'âmes.

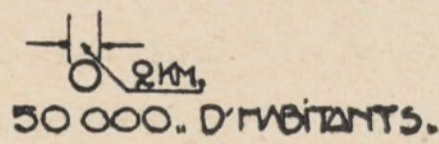
Avec les chemins de fer électriques suburbains, la largeur de la zone pourrait être portée à 18,75 km., ce qui, à raison de 100 habi-

tants par hectare, représente une agglomération de 12 millions d'âmes.

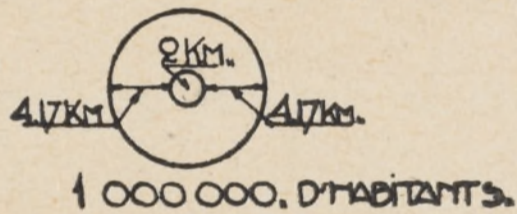
Mais ce sont là des considérations bien théoriques sur lesquelles on ne pourrait se baser, dans la pratique, que pour autant que la ville soit scientifiquement organisée et, qu'en particulier, les moyens de transport y soient exploités et aménagés de manière à ce qu'ils se complètent les uns les autres et assurent de la sorte un accroissement de leur rendement.

Nous ne pouvons nous étendre davantage sur cette question qui concerne d'ailleurs les agglomérations à extension ininterrompue, et conçues suivant le type traditionnel.

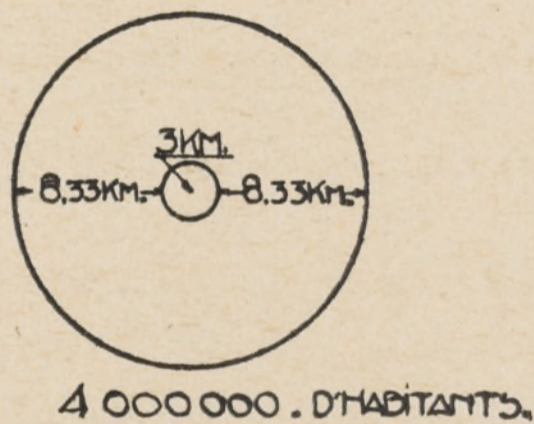
Nous nous contenterons de reproduire un schéma théorique dû



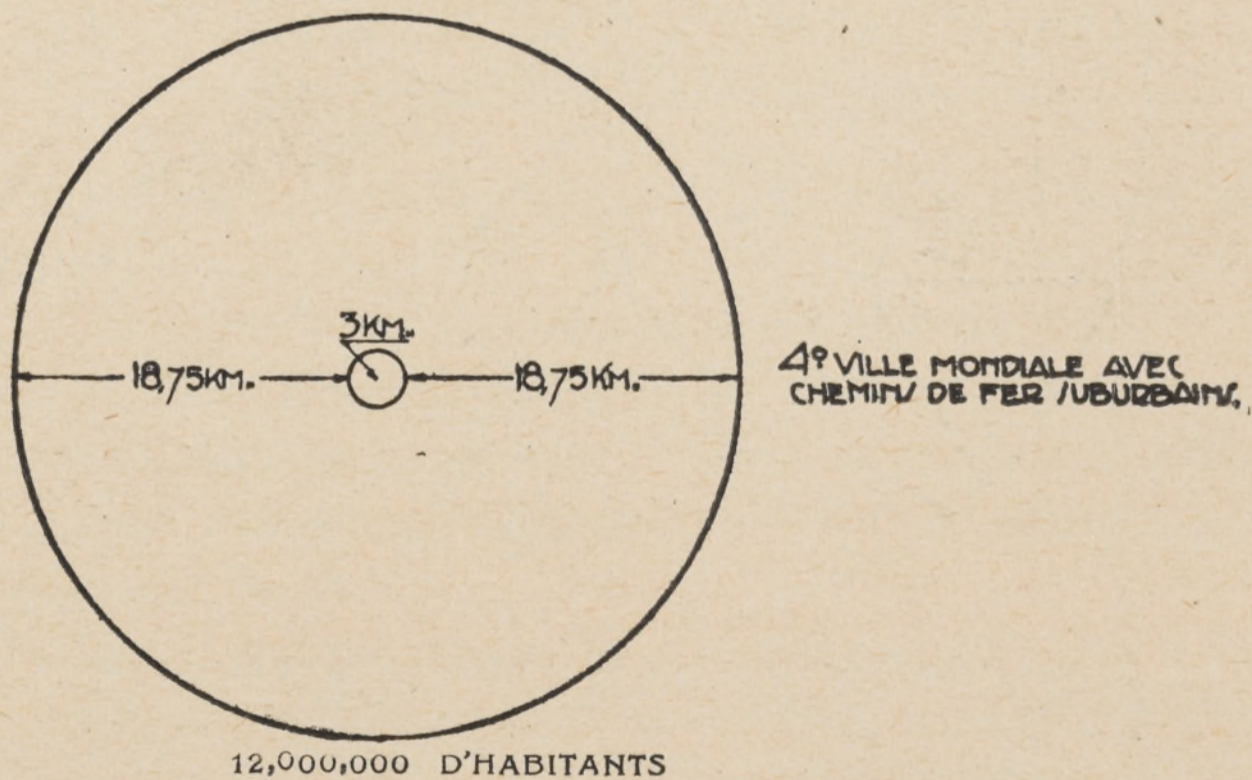
1^{re} VILLE DE GRANDEUR MOYENNE /AV/ MOYEN/ DE TRANSPORT.



2^e GRANDE VILLE AVEC RE/EAU DE TRAMWAY/.



3^e VILLE MONDIALE AVEC CHEMIN/ DE FER URBAIN/.



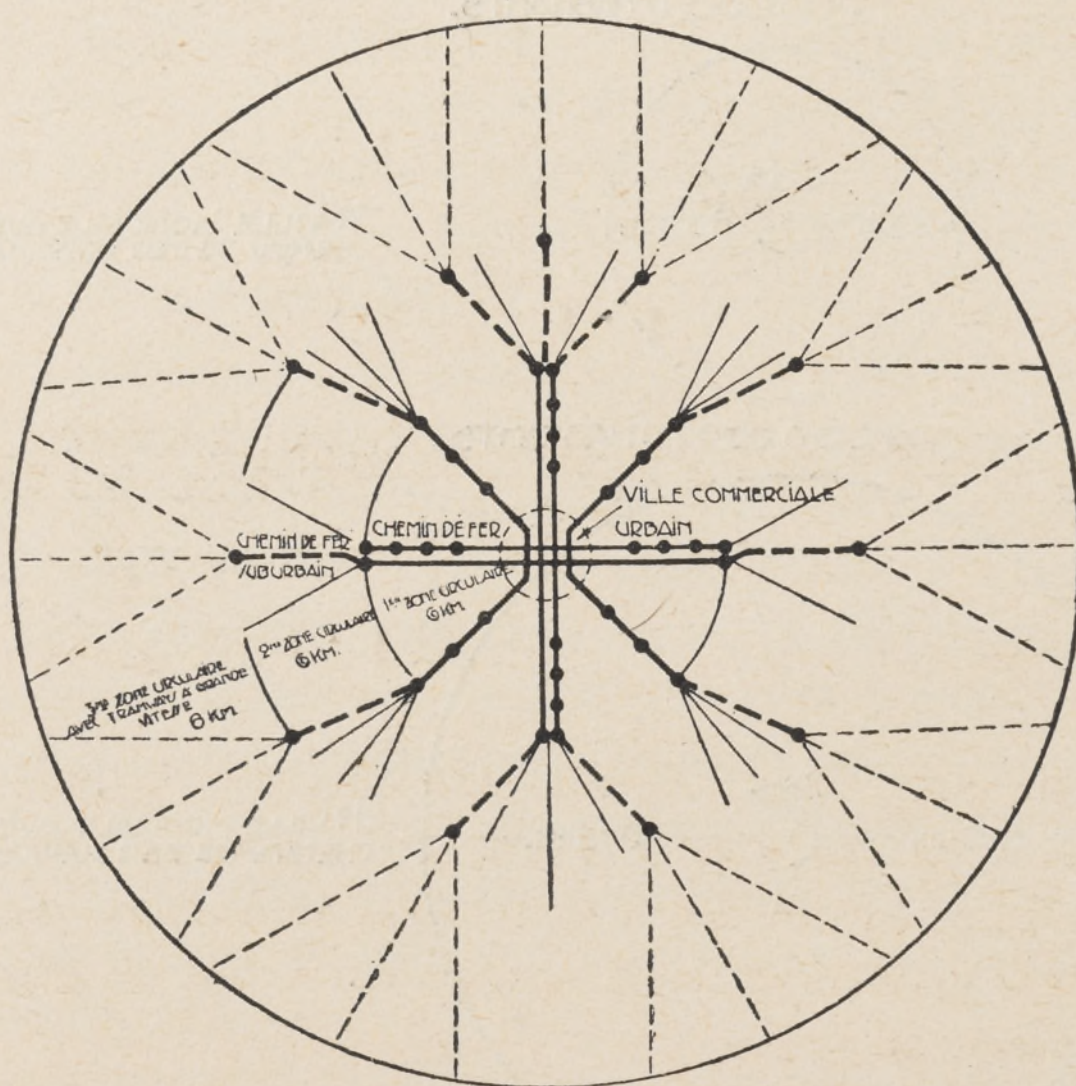
4^e VILLE MONDIALE AVEC CHEMIN/ DE FER /SUBURBAIN/.

à Twinning, l'ancien directeur des services de transport de la ville de Philadelphie (E. U. A.), démontrant comment on peut assurer l'accès facile de tous les points d'une agglomération mondiale de forme circulaire.

Mais cette disposition va, évidemment, à l'encontre des conceptions de l'urbaniste qui poursuit la réalisation d'un plan régional dans le but de décentraliser les grandes agglomérations urbaines.

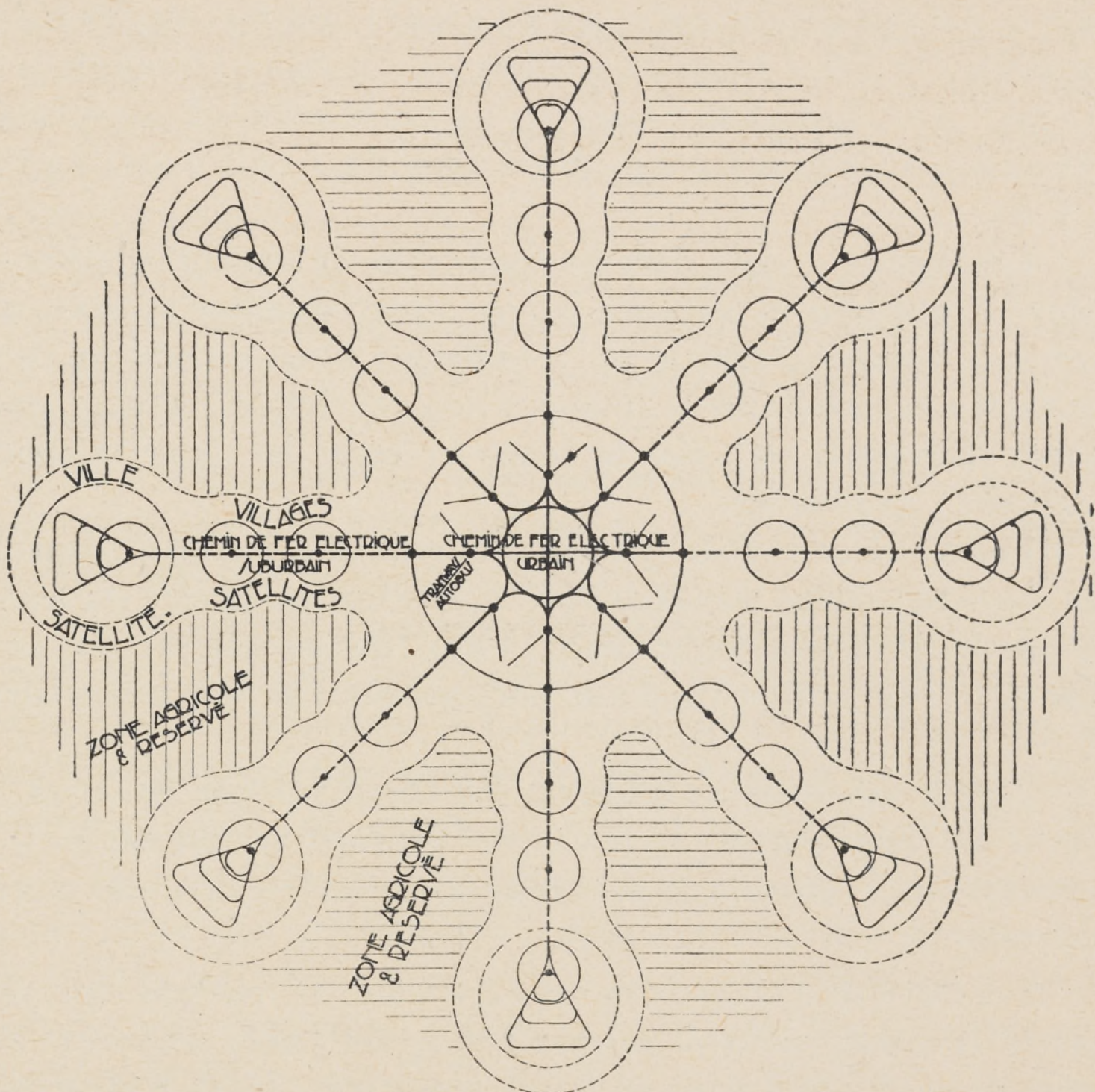
Dès que l'on se met dans l'hypothèse du plan régional, les chiffres que nous avons cités plus haut demandent à être révisés. La réalisation, même partielle, d'un pareil programme, entraînerait inévitablement une modification du rythme de la vie économique. En particulier, la journée anglaise — ne comportant que deux déplacements par jour — se substituerait rapidement à la journée continentale.

Dès lors la durée maximum des voyages, que tout à l'heure nous



SCHEMA THEORIQUE D'UNE REPARTITION RATIONNELLE DE MOYENS DE TRANSPORT DANS UNE VILLE MONDIALE

* D'APRES TWINNING DIRECTEUR DU SERVICE DES TRANSPORTS DE PHILADELPHIE U. S. A.



SCHEMA THEORIQUE DE LA REPARTITION RATIONNELLE DE/ MOYEN/ DE TRANSPORT DANS L'HYPOTHESE DU PLAN REGIONAL
VILLE-MERE; VILLAGES ET VILLES SATELLITES

avons supposé être de 30 à 45 minutes, peut être portée en moyenne à une heure.

D'autre part, dans l'« extension en plan régional » on peut prévoir une utilisation très intensive des tramways à grande vitesse, établis sur plate-forme distincte et dont le nombre d'arrêts serait réduit. Pareils tramways atteignent, nous l'avons dit plus haut, une vitesse moyenne de 25 km.

Dès lors, nous pouvons dire que dans l'hypothèse du plan régional la plus grande distance que l'on

peut pratiquement parcourir pour se rendre de son habitation au lieu de travail sera par tram de 8,5 km.; par tramways à grande vitesse, 16,5 km.; par chemins de fer suburbains 25 km.

Ces chiffres — qui dans de nombreux cas seraient dépassés — prouvent que rien ne s'oppose à une décentralisation urbaine, qui donnerait à nos agglomérations mondiales l'allure du schéma théorique que nous avons dressé en opposition de celui de Twining, pour mettre clairement en relief le contraste entre les deux méthodes d'extension en présence.

Les exploitants des moyens de transport en commun feraient-ils, dans cette hypothèse, moins de bénéfice que lorsque la ville est conçue suivant les principes traditionnels. Pour fournir une réponse concluante, il faudrait procéder à une étude que nous ne pouvons entamer ici.

Contentons-nous de quelques considérations qui résument les raisons qui nous portent à croire que l'intérêt financier des sociétés de transport est conciliable avec celui des principes défendus par les urbanistes.

Les difficultés financières des exploitants de moyens de transport en commun résultent principalement du faible rendement des lignes de pénétration dans les zones non bâties. Nous n'insisterons pas sur les conflits perpétuels entre les pouvoirs publics qui veulent favoriser l'extension du territoire et les compagnies concessionnaires qui veulent se soustraire à l'obligation de construire et d'assurer le fonctionnement de lignes à faible trafic. L'existence de pareilles lignes est une conséquence *i n é v i t a b l e* de la politique des transports, et de la politique d'extension urbaine suivies jusqu'à présent.

Une exploitation intensive peut, seule, assurer de gros bénéfices. Or, c'est à une exploitation intensive des lignes que la mise en exécution d'un plan régional rationnel aboutit. Décentraliser, c'est concentrer en des endroits bien définis les centres d'habitation, les centres d'activité, alors que dans nos agglomérations actuelles, on les éparpille, on les effrite.

Le plan régional ordonne l'extension des agglomérations. Il concentre l'activité successivement sur quelques sites dont il hâte la mise en valeur. Les voies de transport qui relieront ces sites à la ville ne devront pas attendre durant un temps indéterminé le trafic auquel on les destine.

De plus, ce trafic, au lieu d'être éparpillé tout le long de la voie, se localisera, en des points bien définis, que ce soient les centres des agglomérations satellites, ou les points d'attache des moyens de communication secondaires.

Signalons que durant la période transitoire de construction, des moyens de transport par route, tels les autobus, pourront souvent jouer un rôle fort utile.

Si, malgré tout, les exploitants des moyens de transport se trouvaient lésés dans leurs intérêts financiers par l'adoption d'une politique de décentralisation, il faudrait s'efforcer de les associer aux bénéfices qui pourraient résulter de la réalisation d'un plan régional.

Nous avons dit plus haut dans quelle mesure l'encerclement actuel de nos villes est une conséquence du régime financier actuel auquel on ne peut se soustraire. Comme à notre époque, la ville est un produit du capitalisme, l'on doit, si l'on veut diriger son extension dans des voies nouvelles, associer le capital aux bénéfices financiers de ces méthodes.

Ce fut précisément le grand mérite de M. Ebenezer HOWARD de comprendre qu'il était impossible de réaliser la grande œuvre idéale qu'il poursuivait sans lui donner une base financière solide. En faisant appel au capital pour réaliser la Cité-Jardin, il est parvenu, tout en limitant les bénéfices de l'entreprise, à lui donner la puissance si grande à notre époque d'une entreprise commerciale.

C'est également dans cette voie, croyons-nous, que devra être cherchée la solution d'une saine et rationnelle politique des transports. Si l'on veut réaliser des projets de décentralisation d'une certaine importance, tels que la création aux environs d'une grande ville, d'une cité-jardin proprement dite, il faudra, dans de nombreux cas, associer les exploitants du moyen de transports indispensable, au

bénéfice de l'opération foncière qui en est le corollaire. Il serait intéressant de chiffrer dans quelle mesure la plus-value foncière résultant de la création de l'agglomération nouvelle et de ses relations avec la ville-mère pourrait contribuer à amortir les frais d'établissement de cette voie de communication. Il serait non moins intéressant de discuter les différentes formules qui se présentent à l'esprit comme pouvant établir une relation entre les deux ordres d'intérêts financiers en présence.

Nous ne pourrions le faire sans allonger outre mesure ce rapport. Nous nous contenterons, pour finir, d'insister sur la nécessité qu'il y a, en vue d'assurer les moyens de communications indispensables, à la réalisation d'un plan régional.

1° De consacrer la plus grande partie des ressources financières dont les pouvoirs publics disposent pour l'amélioration de leur viabilité, à la création d'artères radiales adaptées aux modes de locomotion modernes.

Il y a lieu d'affecter à ces travaux une partie importante des sommes consacrées actuellement à la création d'artères circulaires et de quartiers nouveaux adjacents à la ville.

2° D'augmenter par tous les moyens possibles la vitesse des transports suburbains. Il faudra, en particulier : a) améliorer le matériel; b) disposer les tramways sur des plate-formes indépendantes; c) réduire au strict nécessaire le nombre des traverses et des arrêts; d) établir, au besoin, trois ou même quatre voies permettant la circulation simultanée de trams express et de trams de banlieue.

3° Hâter la construction de chemins de fer électriques suburbains en associant les propriétaires de ces lignes au bénéfice de la plus-value foncière résultant du développement des agglomérations satellites dont ces voies permettent la création.

Raph. VERWILGHEN,
Ingénieur des constructions civiles.

Le sort des Cités-Jardins en Angleterre

De tous les pays d'Europe, l'Angleterre est celui où le progrès social en matière d'habitat ouvrier s'est le plus rapidement imposé.

C'est là que fut prêchée la première croisade en faveur de l'assainissement des quartiers insalubres et que l'on vit les premières réalisations concrètes.

C'est en Angleterre que se rencontrèrent d'abord les grandes œuvres philanthropiques en matière de logement : les fondations Russel et Peabody. Ici également les exemples les plus magnifiques de l'action patronnale, créant les villages radieux de Port Sunlight et de Bourneville. C'est en Angleterre que les municipalités devinrent conscientes le plus tôt du devoir qui leur incombait; c'est là que prit corps la notion de « Cité-Jardin », aboutissement d'une longue évolution sociale et d'une expérience approfondie en matière de construction.

On pouvait espérer que la politique d'après-guerre — qui suscita en Angleterre comme dans tous les pays, et plus tôt là que dans d'autres — une intervention de l'Etat en vue de parer aux effets d'une crise de logement sans précédent, amènerait la création d'un grand nombre de cités-jardins.

Cet espoir guida tous ceux qui sont convaincus de la supériorité de ce type d'agglomération et le considèrent comme le but ultime de toute réforme en matière d'habitat populaire.

L'Association anglaise en faveur des Cités-Jardins, « Garden Cities and Town Planning Association », entrevit la réalisation de cet espoir lorsque Lloyd George eut claironné à travers l'Angleterre son programme électoral d'après-guerre, dont la question du « housing » constituait la principale plate-forme. Il y promettait aux défenseurs du droit et de l'empire (rentrant au pays, ils n'avaient plus trouvé à s'y loger) que l'Etat leur procurerait des « homes fit for heroes », des demeures dignes de héros. Un même mouvement d'enthousiasme souleva alors tous les réformateurs du logement.

Purdom, le zélé secrétaire de l'« Association », lança une retentissante brochure où il proposait de constituer avec les maisons que Lloyd George promettait, cent villes idéales, cent cités-jardins, copiées sur le modèle de Letchworth. Et ce projet n'avait rien d'irréalisable.

Mais on avait oublié de faire la part de la politique. Le beau programme fut lamentablement saboté; quelques milliers de maisons seulement furent construites, en extension des agglomérations existantes : et puis, ce fut tout.

Les classes bourgeoises se plaignirent des impôts que la politique en matière de logement rendait nécessaires, et un gouvernement conservateur substitua le système de primes à l'action des pouvoirs publics. En fait, il arrêta l'élan de la construction.

De nouveaux espoirs naquirent à l'arrivée du gouvernement travailliste de Mac Donald. Pour lui, du moins, la question si ardue du logement 'était pas un domaine fermé. La plupart de ses membres ne s'étaient-ils pas depuis longtemps ralliés à l'idéal de M. Ebenezer Howard?

Mais le bon vouloir de quelques dirigeants ne peut suffire, et l'éducation du grand public — même en Angleterre — est loin d'être faite.

La politique aidant, les meilleures intentions allaient une fois de plus échouer.

C'est un épisode intéressant et trop peu connu de l'histoire du mouvement en faveur des cités-jardins.

Un article humoristique, typiquement anglais, paru il y a quelques mois dans le « Garden-Cities and Town Planning Magazine », découvre certains aspects de la joute qui s'est livrée, sous forme de Dialogue Classique, où les ministres d'hier et d'avant-hier se trouvent transplantés dans la Grèce antique. Car, depuis, les événements se sont précipités; les élections sont venues changer les personnages du dialogue.

Que sera le gouvernement de M. Baldwin? Continuera-t-il de stimuler l'action des communes, ou bien retournera-t-il au système des primes accordées aux particuliers?

Rien n'étant impossible en politique, soyons optimistes. Pourquoi un Parlement conservateur ne doterait-il pas le pays de la vaste réforme, qui serait la plus belle offrande à faire à la population, et qui aplanirait peut-être, par son exemple, bien des difficultés qui paraissent insurmontables... chez les voisins...

R. V.

Dialogue sur la question du logement

Socrate contribue à élucider le problème des Cités-Jardins

Etant donné le grand intérêt que le public porte au problème du logement, le fragment ci-dessous est digne d'intérêt. Ce fragment est attribué à Platon, jusqu'à preuve du contraire.

La première partie n'a pas pu être déchiffrée; le texte continue comme suit:

... C'est précisément ce que je désire savoir, mon ami, puisque j'arrive tout droit d'une séance du Conseil Communal de Cosmopolis, afin d'apprendre ce que font les Athéniens pour remplacer les maisons détruites durant la guerre.

On m'y a dit qu'on n'a plus eu de vos nouvelles depuis trois ans.

SOCRATE. — Vous avez bien de la chance d'arriver au bon moment, car Maconaldos est devenu archonte récemment et a investi Sitonides de cette charge si importante de l'habitation.

L'ETRANGER. — Maconaldos et Sitonides! Je n'en ai jamais entendu parler. Sûrement ce sont des Béotiens?

SOCRATE. — Non, non, ils sont bel et bien Athéniens. Ils appartiennent au parti de la « Montagne », en vogue à présent. Les partis opposés sont ceux de la « Plaine » et de la « Plage », conduits respectivement par Baldovinos et Æskithos.

L'ETRANGER. — Cela m'intéresse fort, Socrate. Je vous en prie, dites-moi tout ce que vous savez de ces hommes nouveaux, et de ce qu'ils font concernant les maisons. Ont-ils trouvé une nouvelle méthode de construire, des matériaux adéquats, plus d'ouvriers?

SOCRATE. — Je croirais être un sage si j'étais capable de faire tout ce que vous demandez, et encore cela prendrait du temps!

L'ETRANGER. — Peut-être bien, Socrate, ne nous occupons donc pas des hommes, mais dites-moi ce qu'ils proposent de faire? Quelles dispositions ont-ils prises en vue de construire des maisons?

SOCRATE. — Avec un peu de veine nous entendrons Sitonides en personne. Il doit venir ce matin même à l'Ecclésia pour y exposer sa loi, qui a été approuvée par le Boulé.

L'ETRANGER. — C'est épatant! Mais permettez-moi d'abord d'insister:

que pensez-vous du problème du logement? Vous devriez savoir, vous qui maçonnez la pierre?

SOCRATE. — Je vous en prie, ne parlons pas de cela! Nous qui construisons des demeures, nous sommes plus ignorants du problème de l'habitation que la plupart des gens. Et, du reste, je suis chômeur.

L'ETRANGER. — Vous, chômeur, alors qu'il y a pénurie de maçons?

SOCRATE. — C'est vrai. Mais voyez-vous, mon ami, le problème du logement n'a que peu de chose à voir avec la technique de la construction, dont il ne reste pas grand chose à apprendre. Ainsi il y a les espaces au versant de l'Arlette et du Scambonide. Plus au Nord, dans les plaines et dans l'Attique tout entière, il y a des milliers d'endroits où les gens pourraient se loger. Et puis, il y a Licabéthos! Combien de charges de pierres n'ai-je pas tirées hors de ces carrières dans ma jeunesse, et elles ne sont pas encore épuisées. Et dans les gymnases et les bains, vous trouverez à toute heure du jour nombre d'artistes et d'artisans capables de construire.

L'ETRANGER. — Mais qu'est-ce donc alors que le problème de l'habitation?

SOCRATE. — C'est ce qu'on appelle une question de politique, c'est-à-dire qui concerne le polis ou l'Etat; elle peut se résumer en une phrase : qui payera pour la construction des maisons?

L'ETRANGER. — Mais qui a payé jusqu'ici?

SOCRATE. — Ah! ça c'est une longue histoire! Je vous dirai en deux mots que dans le temps les constructeurs furent chargés de construire les maisons par ceux qui voulaient les acquérir. Alors ces constructeurs achetèrent de grands domaines et les mirent en valeur à leur guise, dans un but de spéculation. Mais la grande guerre a changé tout cela et sur l'épave du vieux système trois ou quatre nouveaux systèmes se sont dressés. Le plus simple parmi ceux-ci consiste à obliger les **demoi** ou communes, de construire et de s'indemniser au moyen de taxes locales; le second, de subsidier les **demoi** par l'Etat; le troisième de subsidier les particuliers par l'Etat; le quatrième, de subsidier les Sociétés d'Entreprises; le cinquième de mettre les Associations semi-philanthropiques à même de créer de nouvelles villes dans les campagnes; deux ont, du reste, été établies dans un district au Nord de la Cité par le vétérán Hovardios.

Et je devrais mentionner encore un sixième système, variante du cinquième. On trouve à présent, qu'il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que des associations privées se chargent d'une tâche aussi considérable; aussi y en a-t-il qui proposent que les grandes communes de la cité, qui ne trouvent plus sur leur propre territoire d'espace pour construire de nouvelles maisons,

devraient fonder des cités-filles au delà de leurs limites et y transporter usines et travailleurs.

L'ETRANGER. — Combien tout cela m'intéresse! Maintenant je commence à comprendre le sens de votre question « qui donc payera pour la construction des maisons »? En somme, ce n'est pas une question technique, ni industrielle, mais une question financière, et si vaste, qu'elle devient une question d'Etat.

SOCRATE. — Si vous voulez. Entre nous cependant, durant cette longue guerre, une grande partie de notre peuple a nécessairement dû se concentrer dans la Cité, en désertant les centres ruraux.

Tous nos efforts durent être dirigés contre nos ennemis, à la confection d'armes et de trirèmes, et à amener de la nourriture du dehors.

L'ETRANGER. — Oui, évidemment. Mais toutes ces gens ne rentreront-elles pas dans leurs foyers à présent?

SOCRATE. — Leurs foyers? Il vous plaît d'être ironique, mon ami. Nombreux parmi eux ceux qui n'ont plus de foyer, qui habitent des baraquements et qui travaillent dans les ateliers de la ville ou au port. Ce ne serait guère chose aisée que de les faire se déplacer, et si on y parvenait, de leur trouver de quoi se sustenter. C'est là ce que nous appelons de nos jours la « congestion urbaine ». Elle a une longue histoire derrière elle et relève de beaucoup de causes qui se tiennent.

L'ETRANGER. — J'en ai entendu des échos. Mais comment pouvez-vous la guérir en construisant des maisons? Cela ne fera-t-il pas empirer les conditions présentes?

SOCRATE. — Je ne répète ici que ce que j'entends. Mais regardez autour de vous!

L'ETRANGER. — Je vois les plaines et les versants des collines et je puis me représenter assez exactement les nouvelles cités que vous décrivez, Socrate. Mais alors, pourquoi Sitonidès ne fait-il pas ce qui saute aux yeux? Là-bas, comme vous dites, s'étendent les espaces; ici, trop serrées pour être à leur aise, sont les masses de la population. Là-bas, les bois et les carrières, et ici, vous, chômeur! Si seulement il voulait faire sienne cette sixième solution, il pourrait amener le demoï à établir au dehors une centaine de colonies, ce qui serait un avantage pour tous.

SOCRATE. — Mais nous venons de voir qu'il ne s'agit pas avant tout d'un problème industriel, mais d'un problème financier. Et puis, il y a autre chose encore : Sitonidès a promis des maisons et « la Montagne » s'écroulerait s'il ne les produisait pas. Voilà pourquoi il a dû s'assurer l'assistance de certains parmi les metoikoï, — c'est ainsi que nous appelons les marchands.

Il peut disposer, — du moins il le pense, — d'un vaste nombre de dou loï ou travailleurs. Ensemble, ils ont pris l'engagement, de bâtir un grand nombre d'habitations, là où le demoï le désire, si Sitonidès les subsidie durant quinze années.

L'ETRANGER. — C'est vraiment fort! Mais je me demande cependant, par quel moyen Sitonidès espère obliger les marchands et les travailleurs à exécuter leur « contrat ». Je ne me rends pas bien compte, comment il peut être certain de leur coopération, alors qu'ils viennent d'entamer un nouveau conflit. Et d'autre part, a-t-il le pouvoir de les empêcher d'exploiter l'Etat en forçant le coût des matériaux et de la main-d'œuvre?

SOCRATE. — Tout ce qu'il peut faire c'est de leur refuser l'aide de l'Etat dans le cas où eux et le demoï ne « livrent pas la marchandise », comme on s'exprime. Il s'engage à subsidier à l'aide du Trésor de la Cité, et ce durant une période de quarante ans, une somme d'un talent et demi, en diminution du loyer de chaque maison qui sera construite dans le demoï urbain, et de deux talents pour chaque maison construite dans le demoï rural.

L'ETRANGER. — Cela me paraît très sage, car évidemment beaucoup de personnes, en vue de profiter du subside le plus important, se porteront vers les districts ruraux et réaliseront ainsi un nombre croissant de colonies conformément à l'espoir dans lequel nous venons de nous complaire! N'en est-il pas ainsi?

SOCRATE. — Pour autant que je puisse prévoir, cela n'est pas si certain. Car d'après le programme, sept ou huit pour cent seulement des maisons seraient appelées à être construites dans le demoï rural; au surplus il est bien difficile de déterminer la distinction entre les districts communaux. — Sitonidès a inventé une définition merveilleuse, mais dont personne ne saurait prédire les effets. Un district rural, dit-il, doit retirer un quart de ses revenus des terres agricoles et faire vivre au moins cinquante personnes sur cent.

L'ETRANGER. — Ceci me paraît devoir augmenter le nombre légal des communes rurales et en augmentera les demandes de subsides de deux talents. Mais cela favorisera-t-il ou non, la construction de cités-jardins? Cette question me passionne. Socrate, dites-moi donc votre opinion à ce sujet.

SOCRATE. — En vérité, mon ami, il me paraît difficile de prédire ce qui arrivera. Voyez-vous : les demoïs sont des corporations indépendantes, dont chacune possède une magistrature distincte, des terrains, d'autres biens, avec une trésorerie commune. Les districts urbains les plus riches, voudront remplir leurs terrains vacants de maisons construites avec l'assistance de l'Etat, afin d'en tirer des revenus et de pouvoir faire face à leurs services civiques. Dans leurs centres, ils hébergent déjà des milliers d'ouvriers entassés les uns

sur les autres, dont ils continueront à faire leurs locataires s'ils leurs trouvent des habitations rapidement, et à bon compte. D'autre part, dans la cité, où l'on est si près du port et du marché de la main-d'œuvre, il est plus aisé de construire. Gageons que ni vous ni moi, ne verrons jamais plus surgir de ces villes nouvelles qui fascinent notre imagination esthétique et satisfont notre sens moral. Je crains que cette loi du loyer subsidié par l'Etat, fermera la route à toute nouvelle loi de construction urbaine.

L'ETRANGER. — Quelle déception! Et est-ce là le récit que je devrai faire, de retour à Cosmopolis, là, où nous nous sommes toujours figurés que vous, Athéniens, vous frayiez la route à tous ceux qui construisent des villes semblables à des jardins?

SOCRATE. — Il n'y a pas que cela, mon cher ami. Il vous faudra dire que le parti de « la Montagne » n'a rien réalisé jusqu'ici... Mais, regardez donc! Voici les citoyens reviennent de l'Assemblée! Sûrement Sitonidès se trouvera parmi eux.

... Ah! Voyez Dikaios, haut en cour... Tirez donc sa manche de ma part.

DIKAIOS. — Avez-vous appris la nouvelle, Socrate?

SOCRATE. — Quelle nouvelle, Dikaios? Je suis impatient de l'apprendre, quelle qu'elle soit.

DIKAIOS. — Entre nous, Socrate, après tout, faites-en l'usage qui bon vous semble, — on vient de me conter que la nouvelle loi de l'Habitation, que Sitodidès présentera aujourd'hui, a été apportée tout droit de l'Olympe par Hermès, le messenger des dieux! Que dites-vous de cela?

SOCRATE. — Des nouvelles rassies, mon ami. La rumeur m'est déjà parvenue que vous-même, vous rôdiez à la base de la Montagne.

... Mais voilà Sitonidès en personne! Sitonidès, cet étranger venu de Cosmopolis, a appris le peu que je savais de votre nouvelle loi du logement, et il est désireux de connaître...

SITONIDES. — J'entends que l'on crie mon nom, mon tour est venu de faire un discours à l'Assemblée, Socrate. Vous et votre ami, vous voudrez bien m'excuser de vous quitter à la hâte. Dikaios vous répondra à ma place. (Il part.)

L'ETRANGER. — Eh bien! Monsieur, pouvez-vous me renseigner si votre loi créera ces cités entourées de jardins dont nous avons tant entendu parler? Socrate et moi-même, nous nous y intéressons fort et nous ne parvenons pas à prévoir nettement quelles seront les conséquences de votre loi à leur égard.

DIKAIOS. — Non, le projet en lui-même n'en fait pas mention, mais rappelez-vous qu'il n'en était rien de même pour les lois d'Adikion, de Mondos, ou de Xamberlenos. Evidemment « la Montagne » est fortement engagée en ce qui concerne ces cités. Et il en est de même pour « la Plaine » et pour « la Plage ». Nous avons tous fait des discours à leur sujet, mais... Ah! je m'aperçois que vous êtes pressés, et nous devons aller entendre Sitonidès parler devant l'Assemblée...

SOCRATE. — Bien que je ne sois nullement pressé, et tout en admettant l'importance du discours, je serais aise d'apprendre — afin d'en faire bénéficier mon visiteur étranger, — ce qui se passera lorsque tous les demois auront rempli tous leurs terrains vacants?

Ne sera-t-il pas trop tard alors pour construire les cités entourées de jardins?

DIKAIOS. — Quant à cela, je dois me borner à référer votre honorable ami aux écrits d'Aegarios et d'Arios. Ce qu'ils ignorent à ce sujet, ne vaut pas la peine d'être connu. Salut!

... ..

SOCRATE. — Eh bien, mon ami, vous ne pourrez pas dire que cet entretien bref ne nous ait pas éclairés. Je pense que nous sommes d'accord quant à ceci : Les masses ont évidemment besoin de maisons, et il incombe aux hommes d'Etat de diriger les affaires de manière à ce qu'il y en ait une quantité suffisante.

Après tout, c'est la grande guerre qui nous a amené ce souci, et l'Etat doit aux citoyens de les dédommager de leurs pertes ou du moins, de leur donner l'équivalent. C'est ainsi que cela m'apparaît à moi, moraliste. En outre, nous paraissions nous entendre sur le fait, que l'encouragement, ou plus exactement, l'obligation pour le demoï de construire de nouvelles maisons sur leur territoire déjà congestionné, ajournera durant des générations, et peut-être même amènera à l'abandon, des projets de cités-jardins.

L'ETRANGER. — Tel, mon ami, me semble être, en effet, le message que je me verrai forcé, bien à regret, d'emporter à Cosmopolis. Lorsque vous aurez encore de mes nouvelles, ce sera pour vous faire part de ce que les Bataves, les Belgæ, les Jutes, les Hyperboréens et autres barbares, ont accompli les choses au sujet desquelles les Athéniens se contentent de discourir.

(Garden Cities and Town-Planning. August 1924.)

L. S.



L'URBANISME VIVANT

A PROPOS DE LA CONFERENCE ORGANISEE A LIEGE PAR L'UNION DES VILLES BELGES ET LA VILLE DE LIEGE EN VUE D'EXAMINER LE PROBLEME DES AGGLOMERATIONS INDUSTRIELLES (*)

Architecture! Cinéma! Dès le début de notre activité, n'avons-nous pas insisté sur l'importance qu'il convenait d'accorder aux manifestations de ces deux arts, leur action s'exerçant continûment sur de nombreuses sensibilités? A ce point de vue également l'urbanisme requiert notre attention : convaincant les intelligences d'admettre les solutions rationnelles pour l'aménagement des agglomérations, il prépare les sensibilités à aimer la logique précise de l'architecture moderne. Et cette réflexion s'applique moins aux profanes qu'aux professionnels. La formation des architectes modernistes n'est-elle pas significative à cet égard? Que voyons-nous? Tandis qu'Hankar, prolongeant l'intéressant effort d'architecture « autochtone » de Beyaert, atteignait le modernisme, Horta profitait des leçons classiques de Ballat. (Seul Van de Velde prenait directement conscience de la ligne moderne.) Aujourd'hui, l'étude des styles ne joue plus aucun rôle important dans la préparation des jeunes architectes intéressants; il serait en effet exagéré de dire que les élèves des académies en sont des produits. Cependant, un guide n'est-il pas toujours nécessaire? Oui, mais, à côté de l'étude scientifique des matériaux, c'est la curiosité de la ville qui les conseille, leur signifiant la nécessité impérieuse de substituer à l'individualisme de l'unité-maison l'unité-rue-quartier, changement d'échelle,

nécessaire au développement aussi bien pratique qu'esthétique de la ville. L'avenir de l'architecture est conditionné par les progrès de l'urbanisme, lesquels supposent aide des administrations publiques. Aussi avons-nous été réconfortés de constater la présence, au congrès de Liège, de nombreux représentants de pouvoirs publics et surtout d'entendre l'un d'eux, M. De Bruyn, directeur des travaux de la ville de Liège, faire un exposé remarquable du « cas » liégeois.

La ville, ayant été installée à cheval sur la Meuse qui y créait une espèce d'archipel, semblable à celui conservé encore à Gand, les modifications apportées au cours du fleuve ainsi que le comblement des bras secondaires ont été des facteurs importants de son développement. Jusqu'au début du XIX^e siècle, Liège demeura enserrée dans les remparts du XIII^e, c'est-à-dire jusqu'au moment où s'introduisit la machine à vapeur modifiant les conditions de travail des charbonnages et supprimant toutes les petites industries qui se servaient des bras secondaires de la Meuse comme force motrice. Ce progrès technique amène un accroissement ininterrompu de la ville et, maintenant, la ville se heurte dans toutes les directions à des obstacles, collines ou agglomérations, qui entravent son extension. Une seule exception : sur la rive droite : la plaine de manœuvres de Bressoux qui sera prochainement désaffectée, et dont la ville de Liège a tracé un plan d'aménagement avec une grandeur de vue et un sens précis de l'organisation rares dans notre pays. En effet, ce projet prévoit : 1^o constitution d'une nouvelle gare centrale de marchandises permettant la suppression des gares de marchandises amorcées aux

(*) Le programme de cette conférence a été publié dans le précédent numéro de « La Cité ». Nous croyons intéresser nos lecteurs en reproduisant ici un vivant compte rendu paru dans « 7 Arts ».



C O N F E R E N C E S

gares de voyageurs; 2° concurremment avec une rectification de la Meuse destinée à mettre Liège à l'abri des inondations, création d'un port fluvial, destiné au transit très important et au ravitaillement de la population, les usines conservant évidemment leurs ports respectifs; 3° établissement d'un abattoir; 4° construction d'un quartier d'habitations.

Sur la rive gauche, la ville se bute aux collines, et le problème serait aisé à résoudre si, comme à Thuin, on se trouvait en présence d'une ville haute et d'une ville basse nettement caractérisées qu'il s'agirait d'unir par un système de voies de communication. Mais, on se trouve en présence de collines distinctes, ne formant pas une ville haute, reliées au plateau de Hesbaye par une série de crêtes. Le problème consiste donc à établir des quartiers d'habitations là où les côtes de niveau le permettent, des espaces libres là où elles sont trop rapprochées et de relier ces éléments par des voies de communication qui suivent autant que possible les crêtes et les unissent par des tracés en lacets ménagés de points de vue enchanteurs. Très intéressant, le projet d'ensemble de M. De Bruyn, pour la solution de cette question. Qu'on nous permette cependant quelques observations. Il nous semble que si ces boulevards des sommets organisent très bien les relations concentriques, ils leur sacrifient un peu les communications radiales, celles qui vont au centre de la ville. Mais ce qui nous chagrine par-dessus tout, c'est la façon dont l'architecture habillera l'urbanisme, comment seront exécutées les constructions publiques et privées, les éléments urbains : poteaux, aubettes, squares, plantations, éclairage, etc. En effet, nous avons vu des habitations de la société « Maison liégeoise », à qui 24 hectares sont réservés. Au point de vue esthétique, ces quartiers nouveaux font regretter les corons du XIX^e siècle.

Nous avons vu également les mignardises du square de la Citadelle : l'afféterie en ornement d'une puissante architecture militaire. Aussi faisons-nous notamment le vœu

que la colline boisée de Quincampoix, située entre Meuse et Ourthe, et que la ville de Liège se propose d'équiper en promenade publique, soit aménagée de façon judicieuse, non seulement en évitant le jardin « anglais » mais en respectant le caractère actuel des plantations qui ont été brûlées pendant la guerre et dont une âpre majesté marque cependant le dénudement.

Cependant, à côté des inconvénients de la topographie mouvementée, le pays de Liège possède son grand avantage : l'impossibilité physique d'avoir une excessive densité de population. Et voilà comment la structure du sol même l'a préservé de l'entassement industriel qui sévit entr'autres dans le bassin de Charleroi! Toutefois, puissent les édiles liégeois organiser l'avenir et réserver par exemple aux terrils des emplacements féconds afin que cette architecture de charbon devienne un agent actif et ordonnateur du paysage urbain. Nous pensons, en outre qu'il faudrait frapper d'une servitude de couleur certaines parties du site liégeois : la présence de tuiles rouges ne compromet-elle pas différents panoramas? Loin de nous la pensée d'imposer les ardoises, le ciment volcanique ou l'éternit : les tuiles grises suffisent à respecter l'unité de couleur.

De ces notes hâtives, il appert que les services liégeois ont étudié avec patience et perspicacité le développement de leur cité. Pourquoi n'a-t-on pas envisagé l'ensemble du bassin industriel de Liège, y compris les agglomérations de Seraing et d'Angleur? Voilà une étude organiquement « une ».

Qui niera la solidarité d'une région?

C'est d'ailleurs sur ce point qu'insiste surtout le remarquable rapport de l'ingénieur-urbaniste Verwilghen qui situe les « méthodes en vigueur dans les pays étrangers ». A cet égard, la solution adoptée pour le bassin de la Ruhr paraît l'exemple le plus parfait du monde entier. Au-dessus de toutes les administrations locales : 3 gouvernements — 2 provinces — 29 arrondissements — 307 communes couvrant 3,840 kilomètres carrés, siège « l'Association des colonies

A V I S

La cinquième année de

LA CITE

prend cours en octobre 1924 et comprendra

DOUZE numéros, abondamment illustrés

Elle publiera des études de :

Le Corbusier-Saunier : Les yeux qui ne voient pas.

F. Seroen : L'œuvre de l'architecte J.-J.-P. Oud (Rotterdam).

Edw. Léonard : L'œuvre de l'architecte gantois Gust. De Smet.

Paul Léon, Directeur des Beaux-Arts (France) : L'Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels modernes.

Ch. Contardy : L'œuvre de Joseph Olbrich.

Elle consacrera des monographies aux *Cités-Jardins du Logis et de Floréal*, à Boitsfort (architecte : J.-J. Eggericx; urbaniste : L. van der Swaelmen); aux *Cités-Jardins des Régions Dévastées* (Roulers, Ypres, Menin, Nieuport); à la *Cité-Jardin de Copenich - lez - Berlin*; à *La Maison Japonaise Moderne, etc., etc.*

Architectes ==

— Abonnez-Vous à —

La Cité; c'est votre Revue!

• Adressez-Vous aux •
Entrepreneurs et Industriels
qui insèrent dans " La Cité ",
ils soutiennent l'Art moderne.

Entrepreneurs

Faites votre publicité dans " La Cité "

— C'est —

Votre Seule Publicité efficace

Donnez votre protection à l'art moderne