

VILLE
DE
TOULOUSE

Établi par le Bureau d'Études et de
Direction des Travaux en Juillet 1954



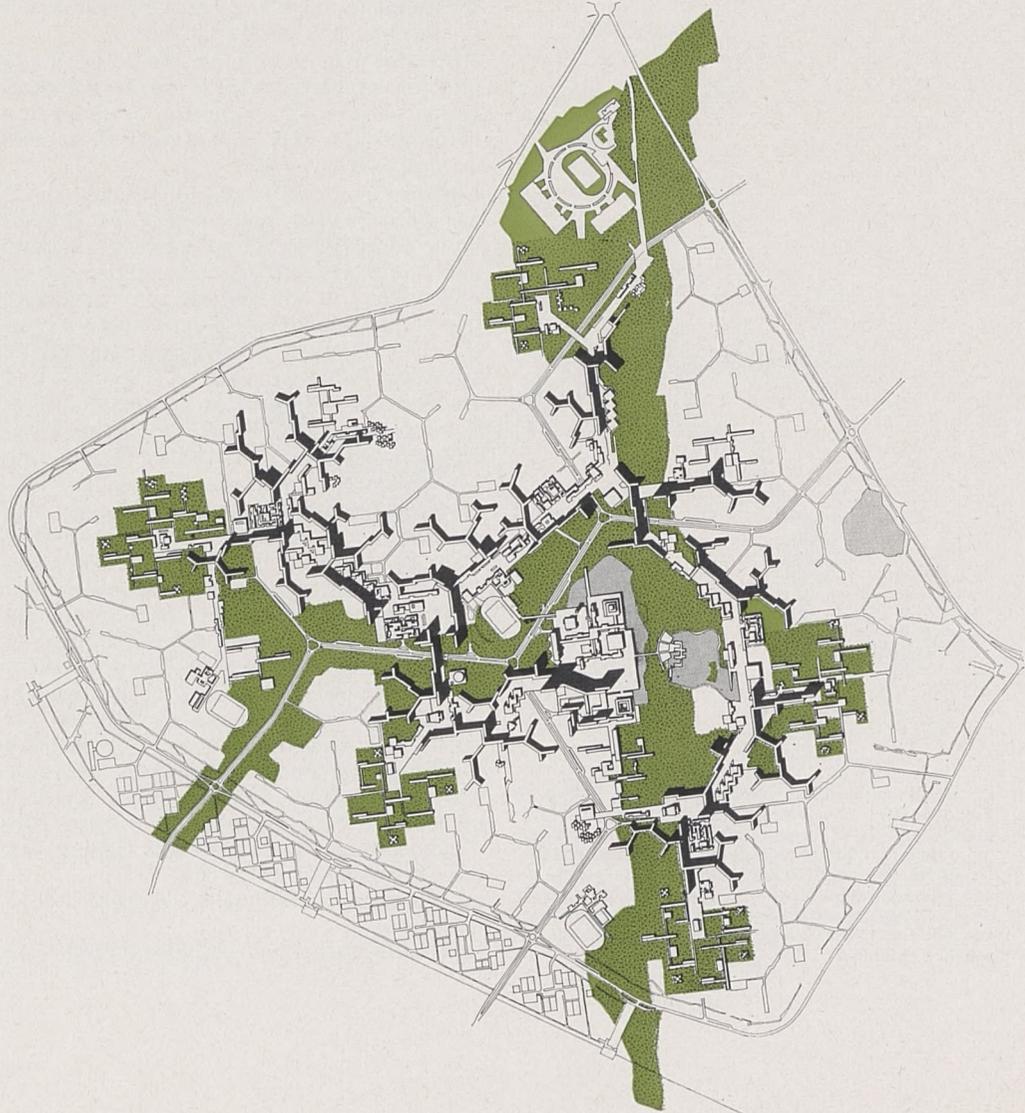
Zone de grande concentration d'activité et de densité de la vie collective

Le but est de rétablir la rue: fonction primordiale de l'urbanisme. La rue confondue avec la « route-passage », déformée par l'utilisation démesurée de la voiture, est appelée à disparaître.

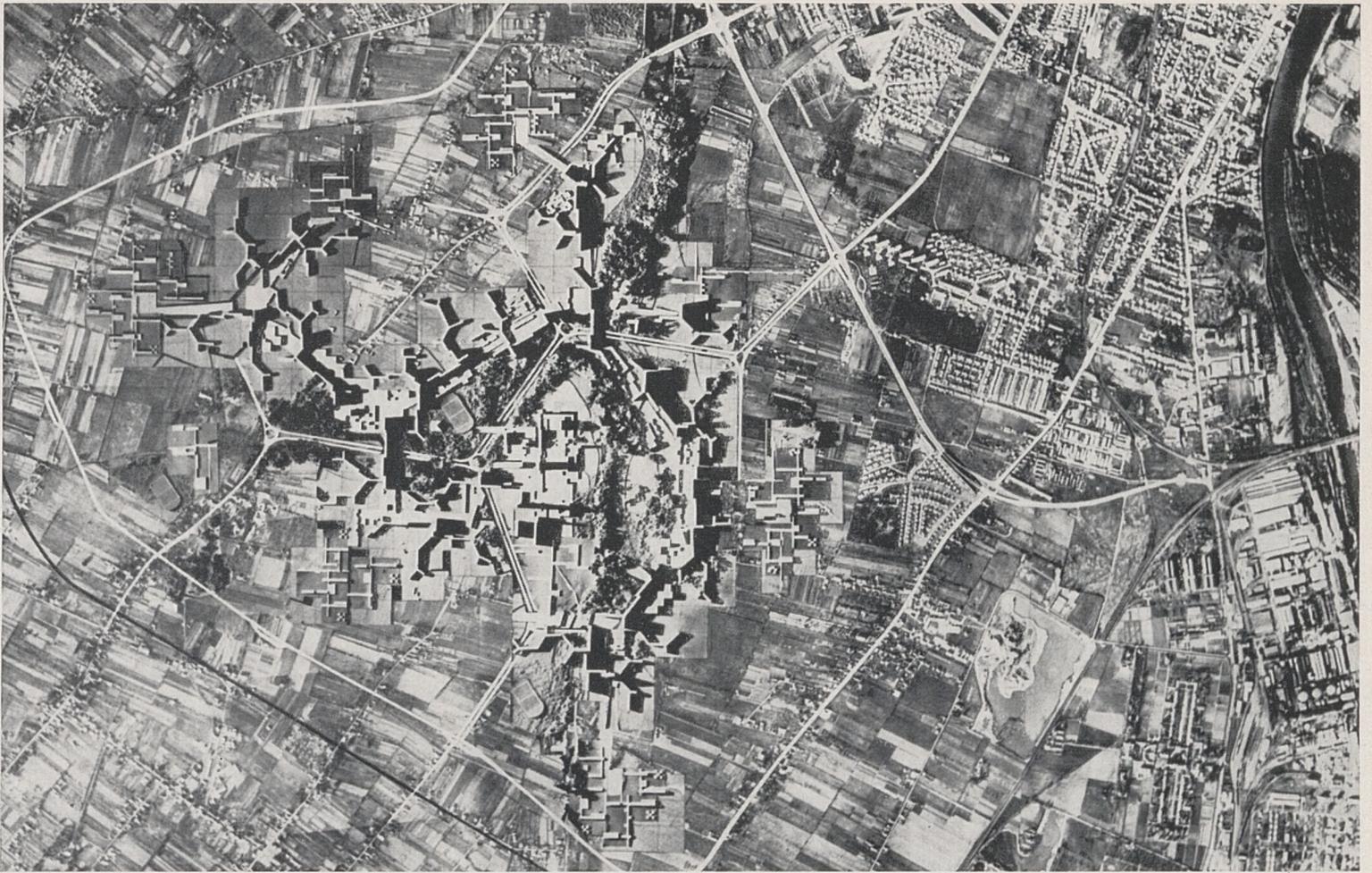
La conception linéaire: rue-centre, domaine du piéton libéré de l'esclavage de l'automobile, s'adapte mieux à l'esprit de changement, de mobilité et de croissance qui domine notre époque. **La rue devient centre actif** par la diversité de ses composants: immeubles (hauts, moyens et bas); magasins, marchés, brasseries, artisanat; églises, salles de réunions, théâtres, cinémas; édifices publics, centres sociaux; mails, places et squares; passages fermés, perspectives ouvertes et jardins réintègrent le caractère spontané de la vie quotidienne, en opposition avec l'esprit de répétition, d'uniformité et de platitude.

Espaces verts

La stricte étude de la morphologie du terrain et de son état actuel, avec ses plantations, ses monuments historiques, ses châteaux à conserver, ses canaux et ses ruisseaux, a conduit les architectes à une solution exprimée par une suite linéaire d'espaces verts d'utilité publique qui comporte, mis à part les éléments préservés, une suite d'aménagements et de plantations pour la promenade, la détente et la culture physique. Cette zone d'espaces verts, en suivant et contournant à plus ou moins grande distance le centre linéaire, participe activement avec lui et avec le réseau routier à la création de l'ossature permanente urbaine. La proposition d'une suite de zones vertes, approchant aussi souvent que possible le centre linéaire, crée un contraste immédiat et permanent entre l'activité de la vie urbaine et l'ambiance due au contact de la nature.



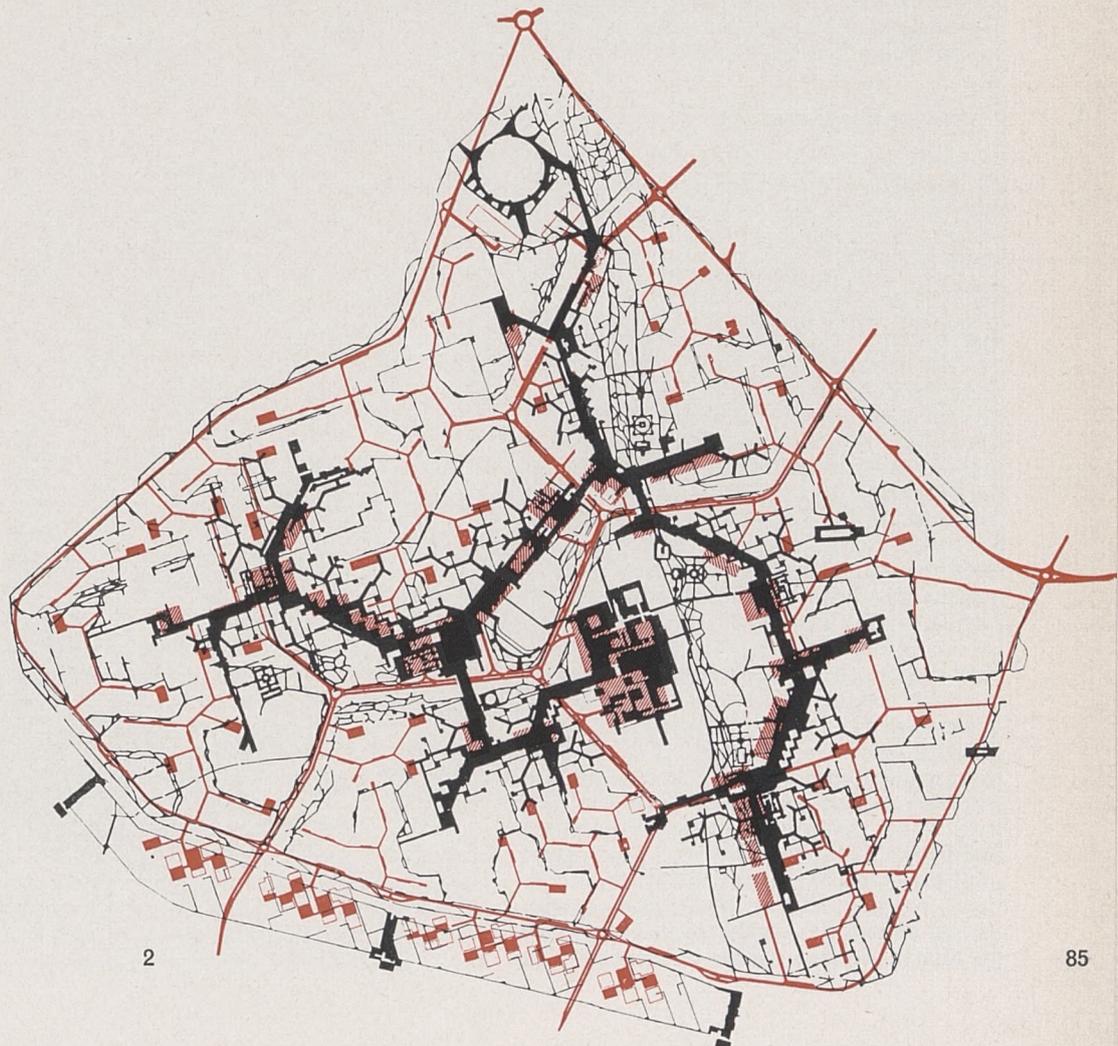
Les zones vertes linéaires accompagnent la rue-centre.



Réseaux de liaisons d'approche et de distribution

L'automobile doit être considérée comme un outil au service de l'homme et non pas comme un objet prédominant dans les conceptions urbaines.

Une hiérarchie des différentes liaisons en raison de leurs fonctions s'impose : liaisons rapides et lentes ; directes et indirectes ; à grande, moyenne ou petite densité de trafic ; ce qui permet d'établir un réseau à l'image même du système sanguin. Ce réseau forme une synthèse organique permettant à l'homme de disposer d'un réseau piéton indépendant (soit au niveau du sol, soit aux différents niveaux desservis par les réseaux mécaniques). La prise en considération de la différence d'échelles entre piétons et voitures (temps, vitesse, fatigue) conduit à une proposition d'accès et de distribution où la voiture parcourt des circuits plus longs et le piéton des cheminements plus directs et plus courts.



1. Photo montage de la maquette sur la vue aérienne des terrains intéressés. Photo Bodiasky.

2. Organisation de la circulation automobile (en rouge) par rapport au système des voies de piétons (en noir).