

L'extension des villes européennes

Destructions dues à la guerre, progression démographique, urbanisation, multiplication des véhicules ont placé les villes européennes devant des exigences imprévues. Pour les satisfaire, la culture offrait certes un éventail de doctrines (à vrai dire fort générales et diversement combattues), mais peu d'expériences qui fussent à l'échelle des tâches. Les autorités montraient pour leur part plus de bonne volonté que de compétence, lorsqu'elles n'étaient pas carrément inertes (y a-t-il un seul canton suisse qui possède, aujourd'hui, son plan régulateur?). Comme la reconstruction et l'accroissement des villes posent des questions d'une complexité vertigineuse, on a commencé par parer au plus pressé — aligner des logements — en cherchant surtout à résoudre des problèmes quantitatifs. Cette simplification dictée par l'urgence, puis entrée dans les mœurs, a favorisé la création d'ensembles urbains non intégrés. L'urbaniste qui serait désireux d'intervenir dans les centres mêmes en est ainsi empêché par les programmes. Car ceux-ci agissent sur la position des problèmes : à l'**extension** des cités, laquelle implique la délicate mais essentielle symbiose du traditionnel et du moderne, ils n'ont que trop tendance à substituer la **juxtaposition** du nouveau à l'ancien.

D'où le vice originel de tant de réalisations qui se veulent exemplaires : l'absence d'intégration à la ville primitive et ses conséquences paralysantes sur tous les plans, de la fonction à la communauté. Au lieu de régénérer les vieilles structures par pénétration et continuité, comme la Ferrare de Rossetti en offrit au XVI^e siècle l'extra-

ordinaire modèle, la liaison purement circulatoire des deux villes distinctes inscrit dans le site une scission avec le passé. La conception et l'échelle de la partie neuve en font d'ailleurs une sorte d'excroissance monstrueuse sur le flanc de l'autre. Cités-satellites, cités-parallèles et autres dortoirs risquent dès lors de n'accéder jamais à la dignité de centres. En d'autres termes encore, la ville-mère n'est plus tenue pour un stimulant de la réflexion critique et créatrice, mais traitée comme une texture archéologique. Cette perte du sens de l'histoire et le déracinement psychologique qu'elle entraîne accusent directement les lacunes de notre civilisation.

Quelle évolution, pourtant, depuis le quartier Kiefhoeck de Rotterdam (1925) ou la colonie Weissenhof de Stuttgart (1927), pour ne citer que ces deux sommets ! Le rationalisme d'Hérouville, du Mirail et même de Neuchâtel est fortement assoupli. Les impératifs économiques et techniques continuent, comme il est juste, à déterminer rigoureusement les conditions du plan. Mais ils ne produisent plus les mêmes effets sur son tracé. Les critères distributifs ne relèvent plus (ou plus seulement, car les attardés sont nombreux) de considérations technologiques ou figuratives post-cubistes. A côté de la séparation des voies, de la satisfaction des besoins d'hygiène, d'énergie ou de ravitaillement, qui tombent maintenant sous le sens, on a pris conscience de deux facteurs complémentaires, le dimensionnement et la faculté de croissance de l'habitat. Surtout, on tente d'approcher la constellation des éléments irrationnels, en un mot la

fonction psychique de la ville. L'urbaniste s'efforce de couvrir, sans brûler d'étape, le champ qui s'étend de la planification à l'individu ; il parle de « hauteur de vue » et de « dimension du pas ».

La grille rigide aux parallélismes épuisants fait donc place, de plus en plus, à une structure ramifiée, tout éloignée du géométrisme élémentaire qui caractérisait les premiers groupements urbains du mouvement moderne. On reconnaît enfin la nécessité d'un rapport direct, d'une intimité de l'homme avec l'architecture ; n'est-on pas en train de retrouver la valeur de la **rue** ? Quelles luttes, quelles contradictions, quels détours pour reprendre fût-ce indirectement, avec d'autres méthodes, la recherche d'un Camillo Sitte !

Non que tout soit élucidé, il s'en faut. Ainsi sur le plan de l'expression, le rapport établi entre la ville vaporisée dans la verdure et le cœur qu'il a bien fallu lui restituer crée une tension riche de développements dialectiques ; le passage du centre, où tout est « interne », à l'agglomération résidentielle, où tout est « ouvert », propose à lui seul un nœud de questions singulièrement fascinantes. C'est la fin du ponctualisme... Mais si les séquences de blocs purs et isolés se font rares, on pense encore volumétriquement et plastiquement — et gare au formalisme ! La capacité de créer des **espaces** urbains reste à acquérir. Et plus qu'une correction de dernière heure, il faut bien dire qu'elle implique une réorientation fondamentale, dont il n'est nullement certain que le rationalisme détienne les moyens.

André Corboz

Concours pour une cité de 100 000 habitants à Toulouse-Le Mirail

Premier prix et réalisation : G. Candilis,
A. Josic, S. Woods, P. Dony, H. Piot,
J. François.

Toulouse, ville de fleuve de 270 000 habitants (1954) à 700 km de Paris, a un rôle de capitale régionale, administrative et intellectuelle, dans une région agricole et faiblement peuplée. C'est un carrefour routier et ferroviaire, une escale aérienne et fluviale. Ses rôles sont divers.

Centre commercial à deux fonctions : approvisionnement de la ville (détail) et de la région (gros), concentration de la production régionale.

Centre de la neuvième région économique (bourse des valeurs, foire commerciale, banques). Capitale administrative, chef-lieu de département de la Haute-Garonne, ville de garnison et de couvents.

Importante ville universitaire (11 000 étudiants). Centre touristique. Enfin, ville industrielle (ressources énergétiques des Pyrénées) : constructions aéronautiques (Sud-aviation, Bréguet, Latécoère, Fouga), engrais chimiques (O.N.I.A.), manufactures d'Etat (cartoucherie, poudrerie, tabac), alimentation, papeterie, machines agricoles.

Démographie : l'accroissement naturel de la population est de 2000 unités par an (excédent naissances-décès). Il faut ajouter l'émigration en provenance du Midi pyrénéen, soit 7 à 8000 unités par an (population actuelle 300 000 habitants), Toulouse doit construire annuellement 4500 logements jusqu'en 1970 pour remplacer les taudis, les immeubles trop âgés, reloger les habitants des locaux surpeuplés, loger les nouveaux arrivants.



Toulouse et Toulouse-Le Mirail

Programme du concours :

La Z.U.P. est conçue pour répondre, en grande partie à la fonction de métropole régionale de Toulouse. Elle doit permettre de loger 100 000 habitants (population de Toulouse 270 000 habitants) dans 20 à 25 000 logements. Ce ne doit être en aucun cas une ville-dortoir ou une cité autonome. La Z.U.P. doit être intégrée dans la ville de Toulouse, ses quartiers essentiels devant présenter un caractère prononcé.

Le programme consiste donc à créer une cité de 100 000 habitants avec toutes les activités urbaines complémentaires.

Logements :

20 à 25 000 logements répartis de la manière suivante :

- 20 % d'individuels ou de petits collectifs
- 75 % de logements sociaux collectifs
- 5 % de logements d'un standing supérieur.

En outre 500 lots pour des villas de caractère résidentiel.

Equipement scolaire :

16 groupes scolaires de 600 classes environ d'enseignement primaire,
3 lycées pour l'enseignement secondaire classique et moderne,
3 lycées d'enseignement technique.

Equipement social et sanitaire :

7 centres sociaux (crèches, garderie, jardin d'enfants, consultations nourrissons, dispensaire, etc.)
1 maison de retraite pour personnes âgées,
1 externat pour enfants débiles profonds,
1 centre ménager,
1 hôtel maternel avec crèche.

Equipement PTT :

3 bureaux de poste,
1 central télécommunications.

Equipement commercial :

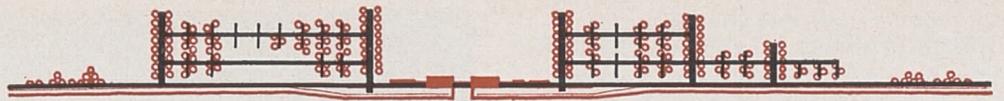
1 supermarket par quartier,
plusieurs centres secondaires par quartier.

Equipement sportif et culturel :

4 grands ensembles culturels, sportifs et centres aérés (plateaux d'éducation physique, stade compétition, maison de jeunesse, une piscine couverte, une piscine de plein air, une plaine de jeux).

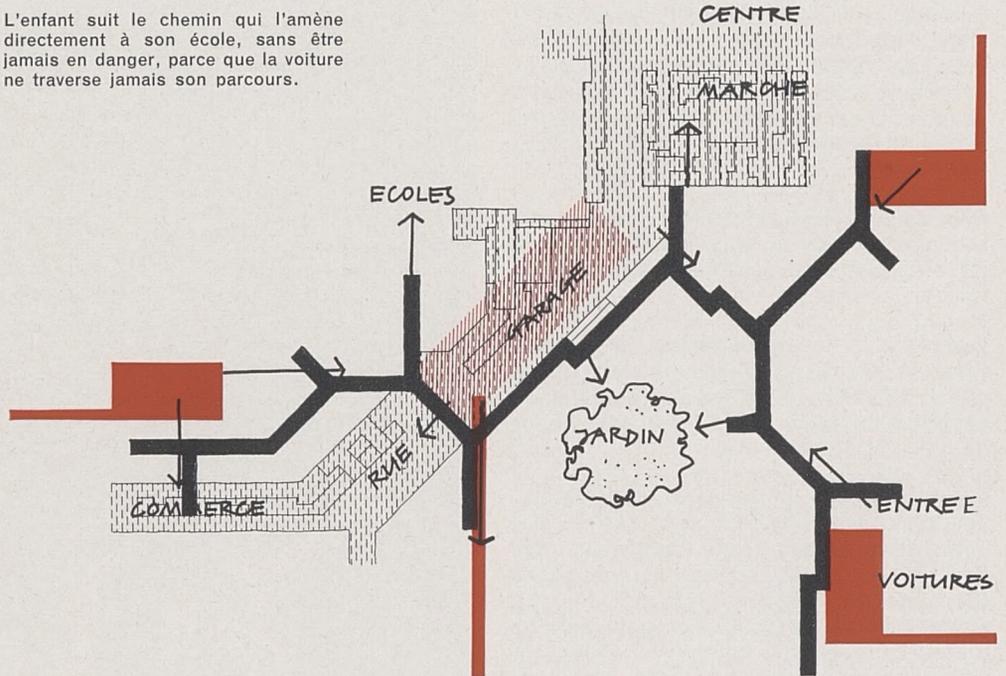
Equipement cultuel :

4 églises de culte catholique,
1 église réformée,
1 lieu de culte israélite.



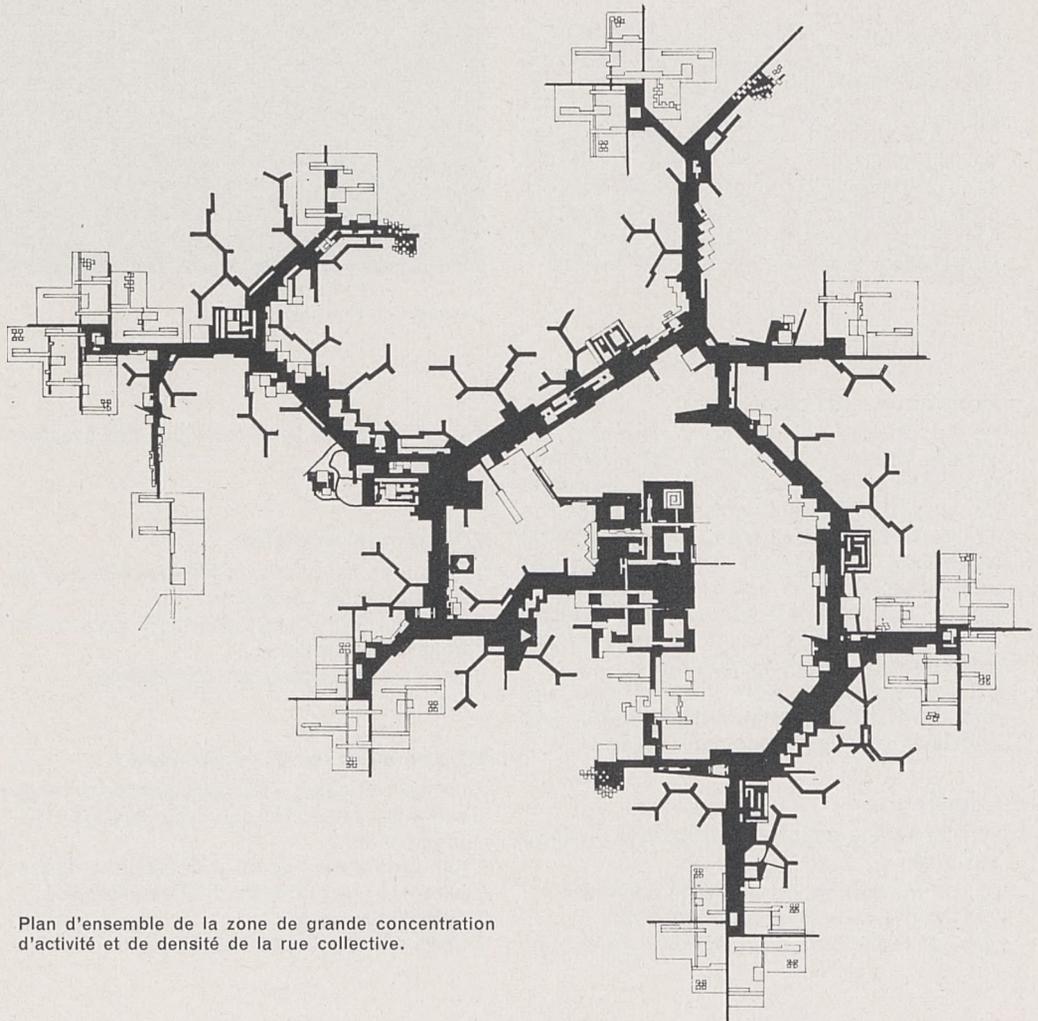
- L'urbanisme et l'architecture font partie d'un même processus.
- L'architecture imprime une forme aux activités humaines.
- L'urbanisme ordonne les rapports entre ces diverses activités.
- L'urbanisme établit le milieu dans lequel l'architecture naît.
- Ce milieu est conditionné par le climat économique, social, politique, technique et naturel.

L'enfant suit le chemin qui l'amène directement à son école, sans être jamais en danger, parce que la voiture ne traverse jamais son parcours.



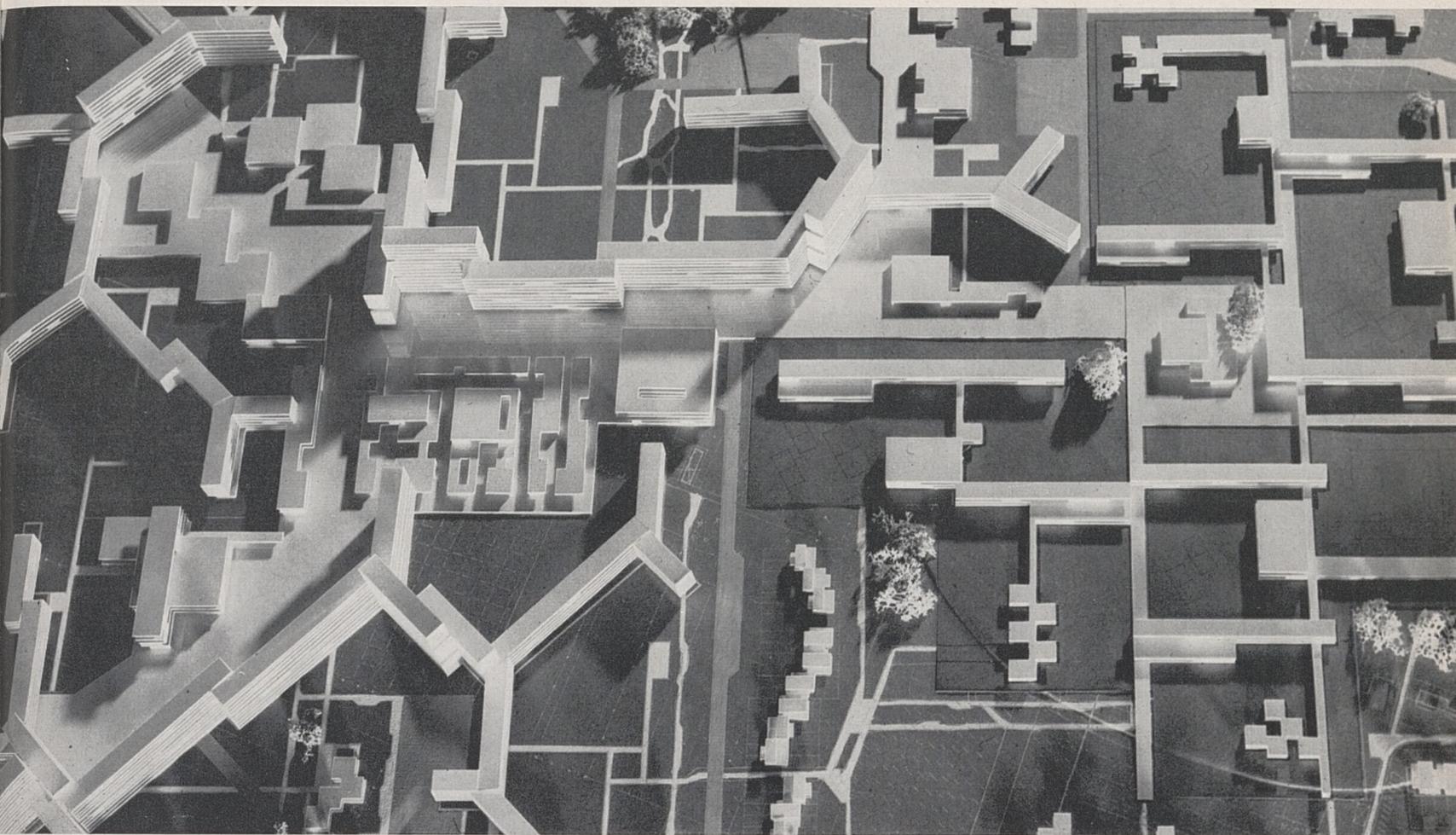
L'urbanisme reste une abstraction jusqu'à ce qu'il devienne générateur d'architecture.

- Dans un climat donné, l'urbanisme crée les conditions d'une architecture.
- Sa fonction est d'établir les conditions optima dans lesquelles le présent deviendra futur.
- Il doit déceler, explorer et rendre clairs les rapports entre les activités humaines.
- Il doit associer ces activités de telle façon que la totalité de la vie dans un complexe urbain devienne plus riche que la somme des parties composantes.



Plan d'ensemble de la zone de grande concentration d'activité et de densité de la rue collective.

Les immeubles d'habitation sont associés au système de la circulation des piétons et des voitures automobiles. Ils comportent des parcours intérieurs aux différents niveaux qui permettent aux habitants de choisir les accès et les sorties et en même temps de parcourir des trajets directs à l'abri des intempéries pour aller vers la « rue-centre », vers les jardins et les parcs. A partir de cette base théorique, les formes, les dimensions, les implantations des immeubles deviennent fonction du plan et, enfin, l'urbanisme devient générateur de l'architecture.



Associer les diverses activités urbaines à l'habitat au lieu de les localiser.

Apporter à toutes les parties de la ville la totalité des éléments de la vie. Une organisation linéaire (une ligne n'a ni dimension ni forme) est le reflet le plus vrai de la société ouverte vers l'avenir.

Définir l'usage de la voiture et imaginer un système nouveau dans lequel les circulations automobiles et les parcours piétons sont nettement différenciés, totalement indépendants, et hiérarchisés ; ceci en tenant compte qu'une voiture parcourt des distances plus longues et dans un temps plus court que le piéton.

Déterminer les points de contact multiples entre transports, logis et activités pour organiser une véritable vie collective et permettre à chacun de choisir son propre parcours.

Rétablir la notion « rue », disparue des réalisations nouvelles. La Charte d'Athènes élaborée par les C.I.A.M. a détruit la « rue-corridor » périmée pour la remplacer par des passages, des trajets. Mais la fonction « rue » reste un élément primordial dans la cité. Il faut retrouver la « rue-centre » linéaire comme structure de base d'un plan urbain. Cette « rue-centre » — qui se construit par les éléments qui la composent : immeubles d'habitation, magasins, marchés, salles de spectacles, édifices de culte, centres sociaux, jardins et parcs — a pour rôle d'associer les logements aux sièges des diverses activités de la cité.

La « rue » est destinée à l'homme, non à la voiture.

La voiture dessert la rue, s'arrête dans les

parkings et les garages, à des endroits précis, à côté de la rue, quelquefois sous la rue. La voiture est considérée comme un instrument au service de l'homme.

L'expérience démontre que les plans des grands ensembles, aussi bons soient-ils, exécutés par échelonnement dans le temps sous des contraintes diverses et par des équipes différentes, se déforment fatalement et perdent souvent leur esprit d'origine.

La solution adoptée pour Toulouse-Le Mirail a pour but de créer avant tout l'ossature urbaine permanente susceptible de s'adapter aux différentes conditions d'une réalisation par étapes.

Cette ossature devient génératrice: de l'ordre, du caractère spécifique et de la vie de cette nouvelle partie de la ville. Elle est composée de trois éléments de base:

- zone de grande concentration d'activité et de densité de la vie collective,
- réseau de liaisons d'approche et de distribution,
- zone des espaces verts.

Ces éléments liés entre eux directement ou indirectement, juxtaposés ou superposés (dans le cas des réseaux), se développent linéairement et couvrent l'ensemble de la Z.U.P. en formant un tout: l'ossature urbaine, cœur et corps de la future agglomération.

L'esprit de centre linéaire se retrouve dans la ville de Toulouse où: boulevards, avenues, places, ronds-points, squares et jardins, forment l'ossature urbaine qui donne son caractère spécifique à la ville actuelle. De même que pour Toulouse, le point de gravité de son ossature urbaine se situe au Capitole, dans le projet, l'ossature aboutit également au Centre régional: nouveau Capitole de la rive gauche, qui comportera les activités régionales.