

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 38 (1966)

Heft: 9

Artikel: Les urbanistes disent "non" à l'automobile

Autor: Smigielski, W. Konrad

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126072>

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: 01.04.2025

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

Les urbanistes disent «non» à l'automobile

par W. Konrad Smigielski, urbaniste à Leicester

54

que les projets tiennent compte de la circulation automobile; mais il n'est nullement nécessaire que les voitures soient autorisées à pénétrer et à stationner librement dans toutes les parties de la cité, au plus grand détriment de toutes les autres activités habituelles, ni que tous les modes d'existence soient organisés en fonction de l'usage d'une voiture personnelle, ou que les structures mêmes de la cité puissent être remises en question par la sortie de modèles aux dimensions de plus en plus importantes. Et ces nouveaux véhicules réclament de si vastes terrains de parking que les utilisateurs des centres d'achats installés en bordure des agglomérations font souvent de leur véhicule à leur objectif une marche plus longue que s'ils descendaient d'un bus près d'un point central de la cité. Ils n'en conservent pas moins l'illusion que leur voiture peut les déposer au «pas de porte». Mais, en négligeant les transports publics, en construisant des autoroutes à l'extérieur de la cité et de vastes parkings à l'intérieur, pour encourager l'utilisation des voitures personnelles, nos ingénieurs et nos urbanistes ont contribué à la destruction du tissu cellulaire de la cité et compromis les chances de former un vaste organisme urbain à l'échelle de la région. Sur de courtes distances, jusqu'à 1500 m., les déplacements devraient pour la plupart s'effectuer à pied. Les urbanistes et les municipalités, faute de développer les moyens de transport publics, découragent le piéton et créent une situation où seule une densité résidentielle très faible peut demeurer supportable.

Tant Chombart de Lauwe que Lewis Mumford sont unanimes à dire que notre vie citadine renaîtra si nous voulons bien renoncer aux privilèges accordés aux personnes privées pour ne pas nuire au rôle social de la cité et sacrifier à des intérêts particuliers l'utilisation rationnelle des espaces publics.

En respectant l'évolution des besoins allant de l'économique au social et du social au culturel, en organisant l'espace, en aménageant les transports, le temps, le travail, le développement culturel, en tenant compte des modifications du niveau de vie, des rapports entre classes sociales, nous pourrions alors envisager un avenir pour nos villes.

J.-P. Giuliani.

Le premier plan d'urbanisme qui, d'une manière scientifique, ait dit «non» à l'automobile, vient d'être élaboré à Leicester (270 400 h.) dans les Midlands anglais.

Ce plan repose sur une enquête exhaustive d'un type nouveau qui porte sur le développement urbain et sur la circulation. Au lieu de compter le nombre de véhicules, les enquêteurs ont été interrogés les gens chez eux sur leurs habitudes en matière de transport. On a ainsi analysé non seulement la circulation, mais encore l'extension de l'agglomération urbaine, et les structures économiques et sociales de la ville; ces données ont ensuite été introduites dans une calculatrice électronique. Cette nouvelle technique est, dans le domaine de l'urbanisme, une révolution d'importance comparable à celle du mouvement des «cités-jardins»; elle a fait disparaître de l'urbanisme les intuitions nébuleuses et les a remplacées par des calculs solides.

Un exemple pour d'autres villes

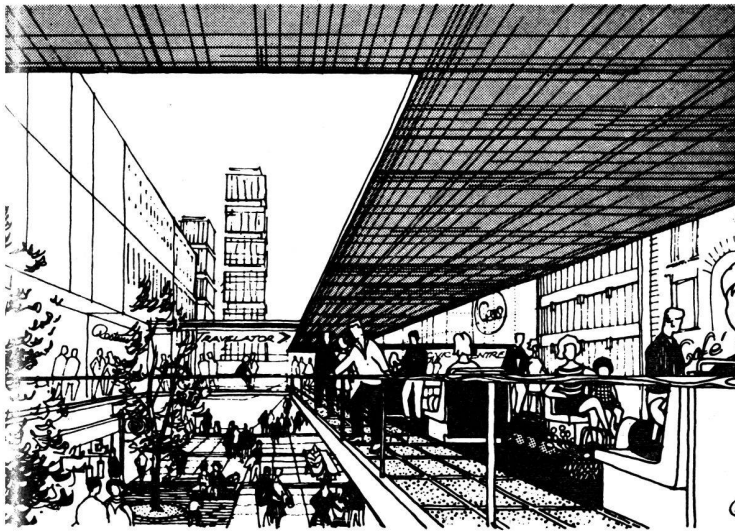
Le plan de circulation de Leicester est la première application du nouveau type d'enquête sur la circulation et le développement urbain; il servira de guide aux autres municipalités. On ne peut, à l'heure actuelle, procéder autrement pour élaborer un plan réaliste d'urbanisme demandant de lourdes dépenses.

L'enquête sur la circulation et l'analyse des facteurs physiques et économiques qui affectent la vie de Leicester ont permis de dégager trois hypothèses.

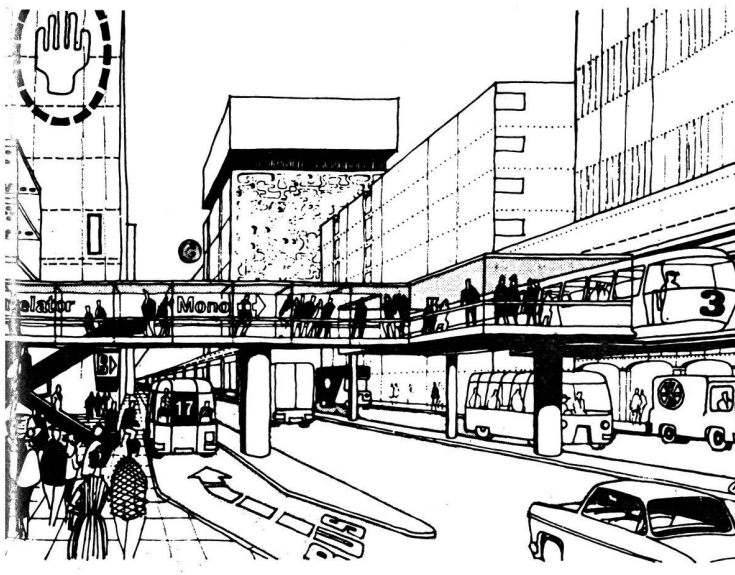
1. Le plan devrait porter sur trente ans; car en 1995, à Leicester, le niveau de saturation automobile aura été pratiquement atteint avec 0,4 automobile par habitant (ou 1,2 automobile par famille). Le parc automobile aura plus que quadruplé.

2. La population de Leicester même est actuellement de 270 400 personnes; celle de l'agglomération (le Grand Leicester), de 453 500. Dans trente ans, la population de la ville atteindra 323 000 personnes et celle de l'agglomération 640 000.

3. La source principale des difficultés, dans une ville, est le déséquilibre entre d'une part le développement de l'agglomération, qui engendre un accroissement du trafic et, d'autre part, les infrastructures nécessaires à la circulation (routes et parkings). Dans trente ans, ce déséquilibre aboutira à la paralysie complète si des mesures radicales ne sont pas prises.



Projet de trottoir surélevé avec sol roulant dans l'une des principales artères commerciales.



Projet de monorail relié à des passerelles surélevées pour piétons.

La liberté totale pour les automobilistes

La solution consistant à laisser la liberté complète aux automobilistes dans toute la ville (y compris dans le centre) a été envisagée, puis rejetée. Il aurait fallu construire autour du centre une autoroute surélevée de taille gigantesque (16 couloirs) avec d'énormes échangeurs à plusieurs niveaux.

Le cœur de la ville serait devenu un petit centre commercial entouré d'énormes garages-tours (édifices élevés à la gloire de l'automobile particulière) eux-mêmes entourés d'un réseau complexe de voies d'accès surélevées. Les garages pour automobiles particulières (objets d'usage personnel, qui pendant la plus grande partie de la journée resteraient immobiles sur une «étagère» formidablement coûteuse) seraient les édifices dominants, véritables «cathédrales de l'ère de l'automobile». L'environnement urbain serait déséquilibré.

Le coût de ce plan a été évalué à 400 millions de livres, non compris les dépenses entraînées par les voies secondaires d'écoulement qu'il aurait fallu construire en plus. Cette solution était inacceptable pour des raisons économiques et sociales et pour des motifs d'urbanisme.

Un système de transports intégrés

Un système de transports intégrés a au contraire été recommandé. Celui-ci repose sur un ensemble équilibré de parkings-échangeurs, de voies à grande circulation et de transports en commun.

Les parkings-échangeurs réduiraient la pression exercée sur le centre de la ville et diminueraient l'énorme circulation radiale prévue d'ici trente ans. Ces parkings seraient reliés aux radiales; ils permettraient aux automobilistes de quitter leur véhicule et de se diriger vers le centre grâce à un système moderne et efficace de transports en commun. Ces parkings seraient reliés aux centres commerciaux suburbains et aux centres récréatifs et sportifs.

Les parkings échangeurs réduiraient la densité de la circulation (tant sur les radiales que sur l'autoroute intérieure), d'une façon telle qu'il suffirait de quatre à six voies au lieu de seize. Une autoroute intérieure surélevée, à grande circulation, entourant la zone centrale de Leicester et n'ayant que 8 km. de long remplacerait les trois routes concentriques du plan actuel d'urbanisme, qui totalisent 47 km. Elle serait reliée aux sept routes radiales.

Un organisme municipal de transports en commun placerait sous un seul et même contrôle les services d'autobus, un monorail et même les taxis. Cet organisme serait

Le Centre de Leicester (Grande-Bretagne), en 1995. Photographie de la maquette. Une autoroute surélevée entourant le centre de Leicester est reliée à sept radiales. Les zones grises seront conservées, les zones blanches rénovées.



considéré comme un service public et non comme une entreprise commerciale.

Trois types d'autobus sont envisagés, en particulier un autobus spécial pour le centre ville, petit véhicule «compact» où les voyageurs seront tous debout. Un monorail relierait les concentrations résidentielles au centre ville. Il serait, pour Leicester, ce qu'est le métro de Londres, c'est-à-dire un moyen rapide de transport, pouvant recevoir un grand nombre de voyageurs. On envisage la création d'un nouveau type de taxi, sorte de petit «pousse-pousse» à traction électrique, destiné à la circulation dans le centre ville.

Les automobilistes ne pourront pénétrer dans le centre

Le principe de base qui a été retenu est que les automobiles particulières doivent être garées hors des limites de la zone centrale, laquelle sera desservie par des trans-

ports en commun efficaces. (On laisse de même ses chaussures dehors avant d'entrer dans une mosquée.)

L'autre moyen de transport en commun sera constitué par des tapis roulants placés le long des voies où la circulation des piétons est la plus intense; il s'agira soit de passerelles, soit de trottoirs surélevés et continus, menant jusqu'au cœur des principales rues commerçantes.

Les monuments historiques seront préservés et on n'élargira pas les rues. Les quartiers délabrés seront rénovés; seuls seront autorisés dans le centre de la ville les véhicules commerciaux, les transports en provenance d'agglomérations autres que celle de Leicester, les déplacements indispensables aux affaires et un nombre limité de déplacements pour achats.