

NATIONS UNIES  
INSTITUT AFRICAÏN  
DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE  
ET DE PLANIFICATION

DAKAR

IDEP/ET/VI/490

6082  
12

Cours sur l'Aménagement du Territoire

(Monsieur Bugnicourt)

DEVELOPPEMENTS MODERNES EN MATIERE

D'URBANISME

par M. P. LANGLEY, architecte-urbaniste

---

M. Bugnicourt

DEVELOPPEMENTS MODERNES EN MATIERE

D'URBANISME

L'urbanisme est l'organisation scientifique de notre environnement urbain, et ne doit pas être confondu avec une conception bourgeoise de l'embellissement des villes.

L'urbanisme moderne repose sur une réorganisation sociale, et fait sa première apparition avec les utopistes (Tabet, Fourier et Owen) Howard, influencé par les utopistes tente de résoudre le problème foncier en 1898. Geddes est le premier à la fin du 19ème siècle à aborder scientifiquement le problème de l'aménagement des villes : il y voit parallèlement un problème de pure biologie.

Il suggère que l'étude de la ville ne soit pas séparée de celle de la région qui l'entoure : c'est-là une idée tout à fait admise aujourd'hui.

La charte d'Athènes en 1953 résume de nombreux principes d'urbanisme.

L'homme dans la ville a quatre fonctions :

- habiter
- travailler
- circuler
- cultiver le corps et l'esprit.

.../...

Les principes essentiels de cette charte sont :

- (1) Le "Zoning" : Séparation des fonctions incompatibles (comme industries et habitations). Une cité linéaire, comme Stalingrad dont les plans datent de 1930, apporte au principe du zoning des conclusions qui vont à la limite de la logique. Elle se divise en sept zones s'étendant sur plusieurs kilomètres :
  - a - voies de communications (chemins de fer et voies navigables)
  - b - zones industrielles
  - c - ceinture verte
  - d - voies de communications (routes)
  - e - zone résidentielle
  - f - deuxième ceinture verte ( pour les sports et les parcs)
  - g - zone agricole (dont les produits approvisionnent la ville).
- (2) L'élimination de la spéculation foncière. C'est chose possible aujourd'hui soit par nationalisation comme dans les pays socialistes, soit par les lois spéciales (achat obligatoire).
- (3) Les systèmes de transport doivent permettre à la fois les transports publics et les transports privés. Les routes doivent être classées selon les vitesses qu'elles permettent et selon leurs fonctions (réseau interurbain et à l'intérieur des villes). Les piétons doivent avoir leurs propres rues séparées des voies à grande circulation
- (4) Les quartiers résidentiels devraient être organisés en unités de voisinage possédant chacune ses services sociaux (une école, de terrains de jeu, des parcs, des magasins, un docteur, un centre social, un club pour les jeunes, etc...). La rue "passante" doit être abandonnée,

les habitations conçues pour recevoir une bonne lumière, du soleil et de l'air.

De conception assez rigide au départ, l'unité de voisinage revêt aujourd'hui un caractère plus souple. On s'attache surtout maintenant à la construction du groupe social plus cohérent de 25 à 50 habitations. On a construit des unités de voisinage dans la plupart des pays du monde : en U.R.S.S., en Guinée, en Inde au Brésil, aux Etats-Unis, dans le Royaume Uni, en Suède, au Maroc, etc...

Exemples actuels : 17 villes nouvelles furent construites pour décentraliser Londres. Leur population est d'environ 60.000 habitants. Peut-être sont-elles plus petites que la taille optimale d'une ville de moyenne importance qui doit probablement compter entre 100000 et 120 000 habitants. Aux Etats-Unis, 4 villes furent construites avant la guerre, dans lesquelles on appliqua le principe de l'unité de voisinage, de même qu'en Suède pour opérer la décentralisation de Stockholm.

En U.R.S.S. on a construit plus de 400 villes nouvelles. Les plans les plus récents de villes d'environ 50 000 habitants appliquent les principes de zoning, d'unité de voisinage, et de séparation des véhicules et des piétons. Dans les pays industrialisés, l'augmentation du nombre des voitures crée un problème particulier. L'exemple de Cumbernauld (en Ecosse) illustre un essai de solution au problème. Le centre de la ville est bâti sur deux niveaux, les voitures circulent au niveau inférieur, et les gens au niveau supérieur. Dans les pays sous-développés, il est intéressant d'étudier des villes comme Chandigarh et Brasilia.

CHANDIGARH est la nouvelle capitale de l'Etat de Punjab, qui a été bâtie après la séparation de la péninsule Indienne. Il est prévu que la ville puisse abriter 150 000

habitants, en 1954 il y en avait déjà 20.000.

La ville est divisée en "secteurs" d'environ 12 000 personnes, ce qui correspond à deux unités de voisinage ; les voies qui séparent ces secteurs (800 M x 1200 M) sont rapides, passantes (V2 et V3). D'autres voies sont réservées à une circulation plus lente. Dans chaque secteur, de larges espaces verts sont aménagés sillonnés de pistes pour les piétons.

Malgré la vocation socialiste dont l'Inde se réclame, la ségrégation des groupes sociaux est très profondément enracinée dans la ville : les employés les moins bien payés sont les plus éloignés des lieux de travail. Ceci est essentiellement le résultat de la nécessité de revendre le terrain au plus offrant.

Une autre nécessité , celle de faire des constructions économiques suffisamment espacées pour permettre une ventilation naturelle a déterminé l'aménagement général de la ville. Le plan en forme de quadrillage qui au départ a été dicté par le caractère militaire du plan colonial ne présente pas en ce cas les inconvénients habituels.

Les routes ne vont pas d'Est en Ouest (ce qui serait un gros inconvénient au crépuscule pour les conducteurs de voiture) et les croisements sont éloignés d'au moins 800 mètres.

BRASILIA - Nouvelle capitale du Brésil, construite en 1956, Brasilia pourra loger 500 000 personnes. Le principe de son plan est une croix : les habitations ont été construites le long des deux bras de cette croix, les immeubles administratifs à la tête, la zone industrielle et les entrepôts au pied et la gare routière sur trois niveaux au point de croisement. Les quartiers résidentiels se divisent en "superquadra" de 3.000 habitants chacun, possédant une crèche et une école primaire - quatre "superquadra" ont en commun une école secondaire, des magasins, un cinéma, un marché et un parc, et correspondent à ce qu'on appelle "secteur" à Brasilia, et "community" dans les nouvelles villes anglaises.

.../...

Pas assez chic pour les riches et trop chère pour les pauvres, Brasilia a une population de classe moyenne. Il y manque également une certaine atmosphère - la sévère répétition de ces volumes d'architecture a éliminé le coin de vie où l'on se sent bien, et que l'on trouve à Venise par exemple. Les ouvriers qui construisent la ville habitent la "ville libre", à quelques kilomètres de Brasilia. C'est un bidonville tel qu'on le voit en Afrique.

Des habitations à bon marché pour les ouvriers avaient fait l'objet d'un plan à l'origine, mais qui "s'est perdu" quelque part.

#### LES PROBLEMES DES PAYS SOUS-DEVELOPPES

L'urbanisation est en train de se réaliser sans l'industrialisation et c'est un mouvement qu'on ne peut arrêter. Notre politique ne doit pas être dirigée contre ceux qui sont les moins payés ou contre les chômeurs, en les chassant (souvent à l'aide de bulldozers et des forces armées) plus loin de leurs lieux de travail.

Des zones d'habitations formant partie intégrante d'un plan général de la ville doivent être prévues à l'avance pour les immigrants. Elles devraient posséder des services élémentaires de santé publique (eau et service de nettoyage, ne serait-ce que sous forme de fontaines communes et de latrines avec fosses septiques), et garder du terrain libre pour les services sociaux (écoles, terrains de jeux, centre sanitaire, etc...) ; la voirie doit être tracée. Le plan de ces zones doit être établi selon des principes modernes (unités de voisinage, séparation des zones de circulation et des zones d'habitations, "zoning" des différents terrains) de telle sorte qu'elles puissent être améliorées au cours des années.

Aucun investissement n'est nécessaire pour la construction d'habitation, mais il faut améliorer le plan de ces habitations. Des matériaux moins chers doivent être fournis.

.../...

Toute ségrégation sociale et parfois raciale doit être évitée, en bâtissant des habitations permanente au milieu de ce qu'on peut appeler le "bidonville amélioré".

C'est seulement ainsi que nous pourrons nous débarrasser de la mentalité coloniale en matière de planning urbain, qui possédait deux critères de valeur pour deux sortes d'habitants, l'un pour ceux qui avaient droit au travail, à un logement décent, à l'éducation de leurs enfants, à la santé, l'autre pour ceux qui ne possédaient pas ce droit.