

Qu'est-ce que l'urbanisme?: extrait du journal "Le Temps"

Autor(en): **Bouché, Camille**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-46365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dépenses de personnel pour la locomotive,	
par jour	Fr. 22
Distance parcourue par le personnel par jour :	
pour le train marchant à la vitesse maximum	
de 110 km/h : 450 km	
pour le train marchant à la vitesse maximum	
de 150 km/h : 520 km	
Prix d'achat des locomotives :	
celle de 2600 ch	Fr 670 000
celle de 3100 ch	» 740 000

TABLEAU 4.

	Dépenses d'exploitation par km.	
	Variante 1	Variante 3
Vitesse	110 km/h	150 km/h
Personnel	Fr. 0,05	Fr. 0,04
Intérêts et amortissements	» 0,41	» 0,35
Combustible	» 0,30	» 0,24
Huile de graissage	» 0,06	» 0,04
Total	Fr. 0,82	Fr. 0,67

L'économie réalisée avec le train de forme rationnelle s'élève à Fr. 0,15 par kilomètre.

Pour autant qu'il s'agit des dépenses qui se laissent calculer, l'exploitation revient donc, dans ce cas aussi, meilleur marché qu'avec le train rationnel, malgré la vitesse beaucoup plus grande, qu'avec le train ordinaire. En ce qui concerne les dépenses d'entretien par kilomètre, celles du moteur Diesel seront moindres avec le train rationnel qu'avec le train ordinaire ; par contre pour les mouvements de roulement des locomotives et des remorques ce sera sans doute le contraire, de sorte que les dépenses d'entretien totales se balanceront.

Conclusions.

Pour résumer, on peut dire que l'augmentation de la vitesse maximum des trains de chemin de fer est devenue une nécessité absolue, étant donné la concurrence de l'automobile et de l'avion. Tandis que sur les chemins de fer vicinaux et les embranchements accessoires des grandes lignes, comme sur ces dernières en temps de faible trafic, la voiture automotrice donnera généralement la meilleure solution du problème de la circulation, il est probable que dans le service rapide le train occupera pour des raisons économiques et techniques, une place plus importante que la voiture automotrice. Les calculs de rendement économique montrent qu'une augmentation essentielle de la vitesse n'est possible que si la configuration de la locomotive et des remorques est transformée radicalement et le profil longitudinal du train adapté à la forme des trajectoires du fluide en mouvement, afin que soit réduite au minimum la résistance de l'air. Par ce moyen il sera possible de porter à 150 km/h la vitesse maximum actuelle de 110 km/h, sans augmentation des frais d'exploitation. Pour ces trains l'emploi de locomotives Diesel sera particulièrement avantageux. Plus la vitesse est grande, plus se réduit la quote-part des intérêts et amortissements dans les dépenses d'exploitation par kilomètre, et plus celle des dépenses pour le combustible augmente. Par conséquent,

la majoration du prix d'achat de la locomotive n'entre que pour une faible part dans ces dépenses, tandis qu'au contraire la réduction de la dépense pour le combustible s'y fait sentir fortement. En outre, le fait que la locomotive Diesel ne demande pas d'eau et ne consomme que peu de combustible présente un autre avantage en ce sens que sur de longs trajets beaucoup de postes de ravitaillement pourront être supprimés.

Il ressort de ce qui précède que le prix d'acquisition d'une locomotive pour un train de forme rationnelle est considérablement plus bas que celui d'une locomotive pour train ordinaire, dans la supposition toutefois que le parcours ne comprenne pas de fortes rampes. S'il y a des rampes si rapides qu'elles feraient tomber la vitesse du train au-dessous de 100 km/h, il faut alors que la puissance de la locomotive soit calculée en tenant compte des pentes. Le train de forme rationnelle maintient néanmoins dans ce cas sa supériorité, à cause de la consommation de combustible plus faible et du démarrage plus rapide dans les parcours horizontaux.

Qu'est-ce que l'urbanisme ?

Extrait du journal « Le Temps ».

Une revue ouvre une enquête et demande ce qu'il faut entendre par le mot « urbanisme ». C'est presque de sa part, un acte d'humilité ; elle s'appelle, en effet, *Urbanisme*, et semble, en conséquence, mieux que quiconque qualifiée pour répondre, puisque aussi bien son comité de direction comprend les maîtres les plus éminents de l'urbanisme moderne.

M. Pierre Remaury, qui cherche ainsi une définition, a remarqué que des mots, récemment créés, servaient d'abris passagers à des idées successives et multiples. Urbanisme, dit-il, est de ce nombre et apparaît déjà à lui seul comme « une formule représentative d'un ensemble d'idées qui dépassent singulièrement, par leur généralité et leur portée sociale, le sens que son origine étymologique permettait de lui attribuer. »

S'il interroge, M. Pierre Remaury, à la façon de ces professeurs bienveillants qui guident la timidité des élèves, indique ce qu'il désire qu'on dise ; il souhaite que sa consultation fasse ressortir :

« Que, par le souci de relativité, de mesure et d'harmonie qui doit présider à toute opération d'urbanisme, cet art se rattache de toute évidence à l'architecture, dont il n'est qu'une extension sur un plan plus général ;

» que loin d'être comme le Taciturne, l'urbaniste, après avoir entrepris, doit espérer réussir en persévérant, et que, par conséquent, il doit concevoir dans le domaine des réalités et des possibilités ;

» que, pour réaliser ces conceptions, il faut la collaboration de tous et le sacrifice, sur l'autel du bon sens et de l'intérêt national, de toutes les cloisons étanches et de toutes les chasses gardées dans la forêt administrative ;

» que l'urbanisme ne laisse pas d'être un peu révolutionnaire et qu'il exige des modifications à certains droits privés abusivement intangibles jusqu'ici. »

Il nous fournit ainsi la preuve de l'innombrable variété des notions qui se dissimulent sous ce verbe unique, et c'est pour quoi il nous convie à dénouer « le faisceau d'idées simples et générales qu'il doit exprimer ou évoquer ».

Le mot a pour lui la jeunesse ; à peine un quart de siècle. Mais la chose est ancienne. Elle est née avec les villes elles-mêmes. Car l'urbanisme, n'est-ce pas l'art de les bien aménager ?

Cet aménagement des cités qui commence avec leur création comprend plusieurs chapitres. De même que la physique étudie à tour de rôle la pesanteur, l'acoustique, l'optique, l'électricité, l'urbanisme étend son emprise sur la construction des immeubles, sur les jardins et les rues, sur l'hygiène et la sécurité.

Au vrai, c'est par la nécessité de la défense collective qu'il paraît s'être d'abord manifesté. Les ceintures de remparts dont Philippe-Auguste, Charles V et Louis XIII entouraient le Paris de leur époque sont déjà de l'urbanisme, comme les murailles que François I^{er} dressait autour de Lyon pour déjouer les entreprises de Charles-Quint.

Dans ces enceintes fortifiées, le sentiment de la beauté citadine, joint peut-être à l'élan de l'orgueil individuel, détermina l'édification de ces palais dont on admire encore l'élégance et le luxe. L'espérance du gain encouragea souvent des travaux d'urbanisme, et Marie n'aurait pas aménagé les rives de la Seine ni construit le pont qui a perpétué son nom s'il n'avait pensé s'enrichir.

Quant à l'hygiène, on la traita longtemps par la négative, si l'on peut ainsi dire. Inquiet pour l'alimentation en vivres et en eau des habitants de sa capitale, soucieux de l'évacuation des ordures, Louis XIII fit défense de construire au delà d'un rayon déterminé. En quoi il manquait du sens « des réalités et des possibilités » dont M. Remaury engage à ne pas s'écarter ; ses prohibitions, en effet, ne furent jamais respectées, tant il est vrai que les lois qui régissent la vie des villes sont vaines si elles méconnaissent les raisons mêmes de cette vie.

Avec Louis XIV apparaît une manifestation très moderne d'urbanisme dont l'exemple sera suivi. Le Roi-Soleil constate que le périmètre fixé par l'arrêt du conseil en date du 4 août 1638 a été débordé, et il ordonne dès lors de lever un plan et d'y marquer « non seulement les ouvrages qui avaient été faits, mais ceux qu'on pourrait continuer par la suite pour la commodité et pour la décoration de la ville ». C'est ce que firent Bullet, architecte du roi, et Blondel, maréchal de camp aux armées du roi, qui apparaissent ainsi comme les ancêtres directs de MM. Prost et Dausset. Les plans d'aménagement et d'extension étaient nés.

Si comme l'enseigne M. Edouard Arnaud, professeur à l'Ecole centrale et à l'Ecole des beaux-arts, l'art de la composition appartient essentiellement à l'architecte, on peut dire, avec M. Remaury, que « l'urbanisme se rattache à l'architecture ».

La ville est un ensemble de maisons, de monuments, d'espaces libres, dont chaque élément est l'œuvre d'architectes. Il est donc naturel que l'art de l'architecture s'exerce encore pour assurer l'exécution du tout suivant des règles d'équilibre et d'harmonie, et pour qu'en chaque endroit on puisse percevoir et ressentir la beauté de la cité.

Il y a, dans cette agglomération, une sorte de loi profonde qui commande son développement, comme une force de la nature qui s'impose aux artistes chargés d'établir son plan d'extension. Bien rares sont les voies nouvelles, les avenues qui n'aient été entrevues et souvent amorcées plusieurs siècles avant d'être achevées.

Mais si la ville est un ensemble d'immeubles privés et publics, elle est aussi un ensemble d'êtres humains, vivant les uns près des autres, les uns par les autres par échanges de services. Elle a de ce fait une sorte d'âme collective, faite

de souvenirs et d'espoirs communs, qui pense cependant par les esprits individuels, d'où parfois certains désaccords.

L'urbanisme est peut-être et surtout un chapitre de l'art de gouverner les hommes.

Parlant du plus grand Paris, M. François Latour l'a défini : un problème d'autorité. L'autorité, c'est le gouvernement.

A quoi servent les plans merveilleux des architectes, les travaux des ingénieurs, s'ils continuent de dormir sous une tranquille et silencieuse poussière ?

Faute de l'autorité qui ordonne, coordonne, impose ou convainc, il n'est rien de possible, et l'urbanisme sombre sous l'amas des masures, dans les cloaques où s'avilissent les âmes et les corps. Ce qu'on voit alors aux abords des grandes cités, ce ne sont plus seulement des abattoirs, des murs, des cimetières comme disait Musset, mais d'affreuses immondices, des taudis lépreux, toute la fange et tous les déchets d'une vie en commun.

Et c'est l'anarchie qui triomphe.

M. Remaury a repris une formule qui ne laisse d'être regrettable, en disant que l'urbanisme était quelque peu révolutionnaire. Il n'en est rien, c'est lui faire tort que de le recouvrir d'oripeaux qui ne sont pas faits pour lui.

L'urbanisme est le contraire de la révolution, précisément parce qu'il est l'ordre, la méthode, l'organisation générale au profit de chacun dans l'agglomération collective.

Les « droits privés abusifs » dont on parle volontiers pour les opposer à l'intérêt collectif ne sont souvent que les refuges d'une défense légitime contre le désordre.

On n'abandonne volontiers sa part individuelle au profit de la collectivité que si l'on a le sûr sentiment que, par cet abandon, on créera un lien plus grand dont on aura soi-même le profit.

Si l'urbanisme devait être le synonyme de mainmise sur les biens privés, c'en serait fait de son essor. Mais s'il est le symbole de la fusion d'intérêts légitimes pour le plus grand profit individuel grâce à l'action collective, toutes les espérances lui sont permises.

Mais attendons les réponses qui seront faites à l'enquête et l'enseignement de M. Remaury.

Le mot et la chose offrent l'occasion d'évocations innombrables depuis les chants paisibles des couvents « d'urbanistes » et les créations des moines « pontifes » jusqu'aux ardeurs voyageuses des « francs-maçons ». Les poètes ont la parole. Écoutez.

CAMILLE BOUCHÉ.

La protection extérieure des tuyaux métalliques par des mélanges cimentés.

Cette protection vise la *corrosion souterraine* dont les causes sont très variées et très discutées ; elles sont toutefois généralement attribuées aux différentes substances en dissolution dans les eaux qui circulent dans le terrain ; aux différentes concentrations, dans les divers points de la surface métallique, desdites substances et de l'oxygène dissous ; à la conductibilité électrique du terrain ; aux variations du degré d'humidité, etc. Toutes ces circonstances peuvent donner lieu, en effet, à de véritables couples électrolytiques dont les surfaces anodiques sont corrodées.

Dans une communication à la Société des ingénieurs civils de France, reproduite dans le « Bulletin » de juillet-août des « Mémoires et comptes rendus des travaux » de cette association, M. A. Rocca décrit les propriétés, la fabrication et les modes d'application d'un revêtement, dit « Enduit Dalmine » qui présente les caractéristiques suivantes : 1. Possibilité d'application de l'enduit sur les tuyaux, dans l'usine