

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 32 (1960)

Heft: 9

Artikel: Problèmes suisses : pour protéger les hommes, enterrons les autos

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-125062>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

(Suite de la page 34.)

«L'architecture contemporaine, c'est la physiologie appliquée, la connaissance de l'homme, de ses activités, de ses réactions attendues et inattendues, de ses nécessités matérielles comme de ses besoins spirituels.» Cette définition de Richard Neutra exprime bien l'infinie complexité de la tâche de l'architecte qui se prolonge et se ramifie bien au-delà des notions d'«art» et de «technique», et se cristallise en une conscience profonde des problèmes fondamentaux de l'homme. Si l'architecture doit, avant tout, créer l'abri, l'étude de cet abri a été considérée bien à tort, jusqu'à présent, comme le problème le plus simple parmi ceux posés à l'architecte...

L'habitat reste, en fait, dans le domaine construit, le problème le plus mal étudié, et dont on peut dire qu'il se trouve aujourd'hui sur le plan de la conception au même point qu'il y a trente ans ou davantage. Tout reste à repenser, en repartant de notions et connaissances nouvelles.

Un prophète : Le Corbusier

Un seul homme de génie a apporté des idées entièrement neuves sur l'habitat et l'organisation des espaces urbains : Le Corbusier. Dans une vision prophétique, il a entrevu les possibilités qu'ouvrirait l'ère dite machiniste. Ce qu'il a écrit il y a trente ans reste encore totalement valable aujourd'hui. Il a prouvé, par les quelques rares réalisations qu'on lui a permis de faire en Europe, qu'il est possible de reconsidérer intégralement et avec succès tous les principes de l'habitat traditionnel. Une voie a été ainsi ouverte, certes ; elle démontre surtout la nécessité d'une rupture radicale avec toutes les idées reçues. C'est là l'essentiel et l'extraordinaire mérite de ce grand architecte. Mais croit-on qu'un homme seul, ou avec un petit groupe, puisse résoudre un problème immense, de portée mondiale ?

En admettant que la nécessité d'une analyse soit enfin reconnue, que des programmes et des normes humaines étudiés par des équipes de spécialistes aient permis aux architectes de concevoir la synthèse architecturale, nous resterons condamnés à l'immobilisme tant que ne sera pas réalisée la **libre disposition du sol dans l'intérêt de la collectivité**.

La spéculation foncière est criminelle

Ce qui a été fait lorsqu'il s'est agi de défense nationale, des transports publics, de la production d'énergie, doit pouvoir s'appliquer à **l'habitat** et à la **replanification** des centres urbains, ou à la création de villes nouvelles. La spéculation sur le sol est la cause majeure des difficultés insurmontables contre lesquelles se débattent la plupart des peuples occidentaux étouffant dans leurs villes périmées. Les dispositions législatives en vue de rendre le sol disponible doivent être considérées comme des mesures d'urgence comparables à celles qu'un gouvernement est appelé à prendre en cas de guerre. Car il s'agit de donner de l'oxygène à un agonisant.

Il suffit de comparer, dans les bilans nationaux, certains chiffres budgétaires avec les sommes consacrées à l'habitat pour se rendre compte que le logis des hommes est loin d'être une préoccupation primordiale des dirigeants de la plupart des pays. Où est pourtant le véritable

titre de gloire ? Faire exploser une bombe nucléaire, envoyer le premier engin sur une autre planète, ou pouvoir dire : «Pas un homme sur notre territoire qui n'ait un abri décent, pas un enfant qui ne trouve un terrain de jeux, pour se délasser, une école pour s'instruire» ? Les moyens existent, qui permettraient de résoudre ce problème si l'on accordait la primauté à ce besoin essentiel.

Des futurs taudis au respect de l'homme

On a tenté d'abaisser le prix de revient des logements au-delà de tout ce qui est raisonnable en resserrant à l'extrême les normes d'habitabilité et de finition, créant ainsi des taudis en puissance. Eh bien ! faut-il rappeler que l'entretien de deux aliénés ou tuberculeux revient, par an, au prix d'un logement de trois pièces... et la corrélation indiscutable entre ces fléaux sociaux et les taudis ?

Alors qu'une calculatrice électronique peut déterminer avec précision l'orbite d'un engin parcourant des millions de kilomètres dans l'espace, il suffit d'une simple règle de trois pour savoir qu'avant la fin de ce siècle l'humanité aura presque doublé, que les problèmes seront décuplés. Dans une telle évolution, que doit être le rôle de l'architecte et de l'urbaniste ? Sensiblement différent de ce qu'il est aujourd'hui. La mission de ces deux techniciens deviendra d'autant plus importante qu'il leur appartiendra, et à eux seuls, d'effectuer la synthèse et de sauvegarder l'humain, dont l'essentiel est la mise en ordre, l'équilibre et la beauté. Il ne s'agira plus de jeux gratuits ou arbitraires, ni de recherches esthétisantes d'effets plastiques. Il s'agira d'espaces et de masses, à l'échelle de quartiers de ville ou de villes entières. Il importe donc de leur donner sans tarder une formation adéquate et pour cela de réformer l'enseignement de l'architecture tel que nous le concevons aujourd'hui. Il est à peu près certain que les projets les plus révolutionnaires dans ce domaine apparaîtront sous peu comme déjà dépassés. ASPAN.

POUR PROTÉGER LES HOMMES, ENTERRONS LES AUTOS

«Style», la luxueuse revue romande d'urbanisme, d'architecture et d'arts plastiques, publie dans le premier numéro de cette année plusieurs articles intéressants sur le visage de nos principales villes et les difficultés que leurs édiles doivent surmonter.

M. Marcel-D. Mueller présente en particulier le problème de la circulation automobile dans la ville contemporaine. On sait peut-être l'importance de cette question depuis que la circulation automobile a submergé les agglomérations de pays économiquement prospères comme la Suisse. Mais l'auteur nous rappelle que le phénomène d'engorgement dû au trafic n'est pas aussi neuf qu'on pourrait le croire. Et il cite l'exemple des embouteillages si nombreux dans la Rome du I^{er} siècle qu'il fallut y interdire la circulation des véhicules entre six heures du matin et quatre heures de l'après-midi.

Toutefois les inconvénients dus à la circulation sont aujourd'hui plus nombreux. Quels sont-ils ?

1. Les accidents de personnes ayant pour origine d'une part les imperfections techniques, mais aussi, et même en grande partie, le caractère déraisonnable de l'homme.
2. La pollution de l'air provenant de causes variées, mais tout particulièrement des gaz d'échappement des véhicules motorisés, dont les carburants sont souvent des combinaisons nettement toxiques.
3. La production anormale de bruits, finissant par avoir une action délétère, entamant l'équilibre nerveux des individus.
4. Les immenses pertes de temps résultant des embouteillages des voies publiques, ayant leur répercussion sur la marche des affaires.
5. L'enlaidissement progressif des villes à cause de l'encombrement des rues, places et promenades.

Or les solutions adoptées jusqu'ici par les autorités sont généralement insuffisantes et semblent devoir aboutir à un échec, «étant par ailleurs dépassées en peu d'années, sans autre résultat que d'avoir rendu la ville invivable. **Il est hors de doute que la recherche de solutions valables, et qui le resteront, implique la reprise du problème à zéro.**»

M. Mueller propose de recourir à la route express ou **auto-route urbaine**, permettant de réaliser des liaisons efficaces avec le centre, et aboutissant à une plate-forme régulatrice au cœur de la cité. «Le principe étant admis, il se pose la question du comment. En effet, nous nous trouvons en terrain bâti, et nous ne pouvons songer à user des méthodes américaines de passage dans des quartiers, ou de viaducs enjambant des pâtés de maison.» La solution consiste à utiliser le même moyen que pour la construction du métro, c'est-à-dire la mise en tube souterrain d'une partie des voies d'accès au centre.

» Il n'y a en effet que l'urbanisme souterrain qui nous donnera une solution possible du problème qui se pose, déclare M. Mueller. La plate-forme régulatrice du trafic du centre peut se concevoir sous la forme d'un anneau souterrain, ceinturant la ville des piétons. Elle aurait environ 1 km. de diamètre, et pourrait être traversée à pied en dix minutes. Tangents à cette ceinture, il y aurait un certain nombre de garages-parcs souterrains, d'où l'automobiliste pourrait émerger à la surface par ascenseurs. Quant aux liaisons avec les points générateurs de trafic, elles doivent se concevoir sous la forme de drains, dont la dernière partie, proche du centre, serait souterraine. Nous obtenons de la sorte un système circulaire cohérent, **indépendant du réseau viaire existant**, ce dernier étant réservé à la circulation de desserte et aux piétons. La solution est audacieuse et de nature à entraîner des frais considérables sans doute. Mais il est certain que l'équipement et l'adaptation des villes aux besoins de la vie moderne comportent des charges, qui, en bonne logique, devront être supportées par plus d'une génération.»

Puis M. Mueller montre comment cette théorie peut trouver dans nos villes un terrain d'application. Il choisit pour exemple Genève où le problème du trafic se pose actuellement.

«L'analyse du trafic révèle un mouvement considérable de circulation entre la route Suisse et le centre, soit les Rues-Basses, Bel-Air, la Corraterie. Pour trouver une

liaison entre ces points, nous concevons une voie allant de Sécheron vers la Coulouvrenière, en passant par la rue de Lausanne, le boulevard James-Fazy et aboutissant par le boulevard Georges-Favon à la place du Cirque. Un embranchement bifurquerait vers les falaises du Rhône, et, passant par Onex, aboutirait finalement à Perly, sortie suisse vers la France du Midi et du Sud-Ouest. Quant à la voie touristique vers la Savoie, elle utiliserait le tracé de la ligne de chemin de fer des Eaux-Vives-Annemasse (à supprimer). Cette autoroute s'amorcerait dès Malagnou. » La pénétrante Sécheron-Coulouvrenière est pensée en tranchée, ce qui est possible étant donné la largeur de la rue de Lausanne et du boulevard James-Fazy. Sous la place de Cornavin serait prévu un garage souterrain, tout comme sous le jardin Saint-Jean. Le pont de la Coulouvrenière serait remplacé par un ouvrage à deux tabliers superposés et, à la place du Cirque, sous une partie de la plaine de Plainpalais, il y aurait un troisième garage souterrain.

» Ce système de tracés présente l'avantage **d'être invisible en surface, et de n'affecter en rien l'esthétique urbaine**. De plus, il n'emprunte que le domaine public et ne demande dès lors pas d'expropriations coûteuses.» Après avoir déclaré que les voies de sortie vers Perly ou Annemasse, telles qu'il les prévoit, offrent des tracés **«qui évitent de porter du trouble dans les quartiers d'habitation»**, car c'est une faute grave que de faire traverser par le gros trafic des quartiers habités, M. Mueller conclut:

«Actuellement nous nous trouvons devant un fait: l'automobile envahit la ville et elle est en train de désintégrer le complexe urbain, en en faisant un vaste système circulaire. Seule la ségrégation peut apporter une solution au problème des différents trafics en présence, sauvegardant ainsi la ville faite avant tout pour l'homme, et ses aspirations les plus élevées.» Cette conclusion est d'un véritable urbaniste, c'est-à-dire d'un technicien capable de placer l'homme au centre de ses préoccupations.

ASPAN.