

La grande ville centrale dans sa région

Autor(en): **Zens, H.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125885>

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.

La grande ville centrale dans sa région

par M. H. Zens,
«Bürgermeister» et ingénieur diplômé, Fribourg-en-Brisgau
(conférence faite le 23 septembre 1965 à Fribourg-en-Brisgau
dans le cadre du Congrès «Regio Basiliensis»)

19

Le titre de cet exposé: «La grande ville centrale dans sa région» fait présumer une interprétation spécifique du sujet, l'étude d'un cas particulier.

Mais si l'on suppose que chaque région devrait avoir une grande ville ou du moins une ville centrale assez grande, on peut attribuer à ce sujet un intérêt général.

Trop souvent il existe une tension déplorable entre les grandes villes et leurs régions cirvoisines. Cette tension a, en partie, des causes historiques. Mais il ne s'agit pas là d'une tradition digne d'être conservée, puisque ce contraste entre la ville et la campagne s'oppose sensiblement aux exigences de vie de la société industrielle moderne.

Pour l'avenir, nous avons à créer les conditions permettant que la ville s'intègre sans peine dans la région entière. Comment pourrions-nous – et c'est là le but de l'aménagement du territoire – offrir d'une autre façon à tous les hommes, à la campagne comme à la ville, le même standard de vie? Finalement, le confort de la vie moderne ne peut être transmis à la région entière que par une agglomération urbaine. Mais cela exige que la ville et la région

aspirent avec leurs plans d'aménagement au même but commun, chacune selon son point de vue.

Peut-être l'exemple de Fribourg-en-Brisgau convient-il particulièrement à exposer notre sujet, parce qu'ici au Brisgau, la région et la ville sont en train d'aménager le territoire commun depuis 1959 déjà dans un Comité d'aménagement jouissant d'une entente excellente. Durant des années, on s'y est occupé à faire des recherches approfondies de structure, ce qui a permis au Comité d'aménagement de manifester ses buts de façon convaincante et valable. Chacun s'est volontairement obligé d'accommoder la planification communale aux buts de l'urbanisme régional commun. Cela concerne aussi tout particulièrement la grande ville de Fribourg.

C'est cette entente qui est la condition préalable pour que les plans d'aménagement de la grande ville centrale et ceux de la région cirvoisine puissent s'harmoniser sans dérangement. Quand nous aurons réussi ici au Brisgau à trouver en outre la conception juridique exacte, cette région aura la chance d'être le modèle d'un aménagement du territoire bien réalisé. Après avoir élaboré un



plan régional commun, de nombreuses communes du Brisgau se sont entre-temps réunies volontairement pour établir des groupements d'urbanisme, selon le paragraphe 4 de la loi fédérale sur les constructions; la ville de Fribourg et les communes du voisinage, respectivement les groupements d'urbanisme, vont s'engager par des conventions de droit public à accorder mutuellement tous leurs projets de développement.

Selon les prévisions, le développement économique en Europe dans l'avenir le plus proche – je pense au temps qui nous sépare de l'an 2000 – va continuer à se dérouler progressivement. Ce développement se produira surtout dans les agglomérations existantes, même lorsqu'on multipliera les efforts pour améliorer l'infrastructure des régions d'économie retardée et pour les faire participer dans une plus haute mesure au développement.

Le plus important rassemblement de régions agglomérées européennes se trouve le long de l'axe Rotterdam-Bâle. Le long de cet axe se trouvent Fribourg et le Brisgau, et cela dans un champ d'action économique qui est fort dans la direction nord-sud et qui tend à s'accroître dans la direction est-ouest.

Mes collaborateurs ont élaboré des prévisions pour le futur développement de cette région. D'ailleurs, le Comité d'aménagement du Brisgau pour sa part a publié dans son plan régional des pronostics pour le futur développement. Dans ces avis, l'accord est presque total pour constater entre autres que, dans l'année 1980, près de 300 000 habitants vivront dans la région économique de Fribourg qui ira s'agrandissant de plus en plus. Aujourd'hui, en 1965, environ 190 000 habitants vivent dans cette région. Pour l'an 2000, on peut supposer un nombre de 500 000 habitants dans cette même région ou dans une région un peu plus étendue.

Ces pronostics sont à la base des réflexions suivantes. Il est essentiel de constater qu'il faut s'attendre à un développement particulièrement fort dans le Brisgau. Ce fait nous oblige à des efforts de planification intenses afin d'orienter le développement dans la direction désirée. Avant de nous occuper des principes de l'aménagement et de leur conception, il faut établir quelques faits préalables et les bases structurelles du développement.

Les grandes villes de Bâle, Fribourg, Strasbourg, Karlsruhe, Mannheim (Heidelberg) et Francfort forment une bande de grandes villes le long du Rhin avec des distances assez régulières. Au temps du Moyen Age, la demi-distance entre ces villes (environ 30 à 35 km.) correspon-

dait à une demi-journée en diligence respectivement à une marche d'un jour. Il semble que dans le passé, on mesurait ainsi l'étendue de l'Hinterland d'une ville centrale. Le même rythme des grandes villes se trouve également assez souvent dans d'autres régions européennes, à moins que des raisons précises – des particularités topographiques ou les richesses du sol – aient provoqué une rupture de ce rythme.

Mais il semble que cette distance convienne même de nos jours et qu'elle provoque l'essor des grandes villes centrales. Trente kilomètres sont, même aujourd'hui, la valeur limite normale; au-delà de cette valeur, par exemple, il n'y a plus de migrations journalières.

La justesse de ces distances, 60 à 70 km. entre les grandes villes semble être prouvée par le fait que l'on peut constater des symptômes de dépression, quand ces distances ne sont pas atteintes ou dépassées de façon considérable. Si les distances sont plus grandes, de larges régions restent sous-développées, et la ville centrale s'agrandit démesurément. Des distances plus petites ont pour effet de faire entrer en concurrence les grandes villes centrales ou de les faire se spécialiser par trop. Il me semble utile d'examiner si le réseau des grandes villes en Allemagne fédérale correspond à ce rythme et s'il n'est pas nécessaire, au sens d'un aménagement régional du territoire, d'encourager consciemment la formation de villes centrales dans les régions où ces distances sont trop grandes. Revenant au Brisgau, nous pouvons constater avec satisfaction que la grande ville de Fribourg et sa région se trouvent dans des relations à peu près équilibrées. Il est de notre devoir de conserver cette proportion harmonieuse à travers toutes les phases du développement.

Comme pour tous les autres cas de planification, il est de même très important pour le Brisgau d'observer le développement de la population. Certes, le changement du chiffre de la population est le résultat d'un développement déjà amorcé, mais cette observation nous permet, dans une sorte de bilan intermédiaire, de juger plus exactement la situation, et de voir si nos pronostics ont été justes.

Dans le passé, jusqu'à l'année 1958, c'est surtout la ville qui a grandi. Le Brisgau lui-même n'a pas eu de gains de population considérables, à l'exception de quelques centres secondaires, comme Emmendingen, Waldkirch et d'autres lieux analogues qui, par une industrie propre, surent accroître leur importance économique. Aujourd'hui encore, il y a dans le Brisgau des communes dont le chiffre de population est en train de diminuer. Pendant

les sept dernières années, les communes proches de la ville ont grandi dans la mesure où le terrain à bâtir sur le territoire relativement exigü de la ville a commencé à devenir rare. Cette tendance à sens unique correspond à un développement que d'autres villes ont subi il y a des années déjà. Ce phénomène a été qualifié d'«expansion retardée». Ce n'est que maintenant que le Brisgau commence à entrer dans la phase du développement d'après guerre qu'on a pu observer partout. Ce retard comporte, en dépit de certains préjudices, un avantage. Nous pouvons rattraper ces événements et leur donner une direction à un moment où nous sommes en mesure de tirer profit des fautes et des expériences faites dans d'autres régions.

En regardant les pronostics de population, il est en même temps instructif d'examiner la structure des emplois. A Fribourg, environ 25% de tous les salariés viennent de l'extérieur (environ 22 000 employés). Ce pourcentage est considérable. Il garde son niveau même lorsqu'on excepte ceux qui viennent des communes du plus proche voisinage, car le terrain de la ville est beaucoup plus petit que celui d'autres grandes villes comparables. Cette situation mérite une attention particulière. Le développement des communes situées dans la région d'attraction proche de Fribourg n'est ainsi pas provoqué par leur propre force économique, mais dans une large mesure par l'implantation des employés de la ville qui n'y ont plus trouvé d'appartement ou de terrain à bâtir.

Cette circonstance a pour effet de rendre plus difficile la réalisation d'une planification consciente, parce que ceux qui cherchent un appartement, comme le montre notre expérience, préfèrent les sites qui, à vrai dire, devraient rester libres de tout projet superflu de construction, mais surtout de tout habitat dispersé.

La structure des emplois donne une autre indication importante pour notre planification. La proportion de ceux qui travaillent dans les groupes économiques tertiaires se monte, à Fribourg, à 62%. Au groupe secondaire appartient un pourcentage démesurément grand de l'industrie de la construction. Si l'on restreignait ce pourcentage, conditionné par la conjoncture, à une mesure normale, le pourcentage du groupe tertiaire se monterait à environ 65%. Donc, Fribourg se trouve considérablement au-dessus de la moyenne de l'Allemagne fédérale. Naturellement, les grandes villes centrales sont toujours le siège d'entreprises importantes du groupe tertiaire des

services, comme M. Hillebrecht l'a déjà exposé dans ses enquêtes.

La comparaison avec les autres grandes villes du Land de Baden-Wurtemberg montre que Fribourg détient largement le record.

Pourcentage du groupe tertiaire des employés:

Fribourg	62 %
Heidelberg	56,9%
Karlsruhe	52,9%
Stuttgart	46,5%
Mannheim	41,8%
Heilbronn	40 %
Ulm	37 %
Pforzheim	32 %

Cette constatation est importante et doit être prise en considération pour la planification concrète.

Cette courte rétrospective d'une partie seulement de nos examens de structure veut montrer entre autres l'importance d'une recherche approfondie des structures. Au début de chaque planification, une telle enquête qui établit les bases d'une conception valable est nécessaire. Grâce au travail excellent du Comité d'aménagement du Brisgau et de l'Office régional d'aménagement, nous disposons d'une base vaste et profonde pour notre planification.

Quelle est alors la conception destinée à former le Brisgau? La topographie, la géographie et l'histoire sont des facteurs donnés. La pression du développement est un facteur dynamique qui force à planifier; l'aménagement est le facteur important qui, en fin de compte, aura son influence décisive sur la qualité bonne, moyenne ou mauvaise du développement entier.

Le Rhin, le bord de la Forêt-Noire, le cirque de Fribourg avec le Kaiserstuhl et le Tuniberg donnent à notre paysage un profil marqué qui inspire à cette région une vie variée et pleine d'attraits.

En planifiant, il nous faut donc faire attention à ce que ce paysage ne soit pas détruit. Le climat et la qualité du sol requièrent également une attention particulière.

Grâce à nos recherches de structures, nous connaissons la pression du développement qui se dirige du nord vers le sud, saisit la ville et part de là dans toutes les directions, tout comme une force centrifuge. De semblables forces centrifuges produisent un effet moindre dans les centres

plus petits comme Emmendingen, Waldkirch, Brisach et Mullheim.

L'aménagement du territoire consiste dans l'intention de faire participer tous les citoyens aux acquisitions de notre civilisation. Pour garantir cela, il faut choisir, développer ou créer un réseau de villes centrales (localités, cités (Stätten) ou villes) dans toute la région, et cela aussi vite que possible, vu la différence des conditions de vie déjà considérable et qui va croissant.

Comment cela peut-il se passer? Il me vient à l'idée une comparaison. Quand on veut, par exemple, irriguer un pays sec avec peu d'eau et atteindre tout de même une grande efficacité, on fait couler l'eau à travers des canaux, des fossés et des rigoles qui sont ainsi construits que l'eau arrive jusqu'au dernier champ. C'est ainsi que nous devons faire: «déverser» nos villes dans des canaux, des fossés et des rigoles, afin qu'elles pénètrent jusqu'au fond du pays. Cette comparaison permet d'illustrer également une des exigences principales de l'urbanisme. Le système des fossés ne doit pas être plat et large, puisque, dans ce cas-là, le fleuve tarira prématurément. Le fossé doit être profond et étroit afin que la force de l'eau, respectivement de la ville, soit assez grande pour pouvoir atteindre même le dernier champ.

Pour notre région, cela veut dire que le changement de structure du Brisgau devra se produire surtout en suivant des bandes de développement déterminées.

Une des bandes, par exemple, s'étend du nord au sud le long du bord de la Forêt-Noire et continue le développement qui, déjà dans le passé, s'est déroulé sur cette même bande. Mais, comme je l'ai dit, il est de notre devoir de pénétrer dans d'autres régions mal développées. Ainsi, une autre bande devrait avancer vers l'ouest, partant de Fribourg et continuant à travers Lehen, Umkirch, Hochdorf et Gottenheim. Devant le Kaiserstuhl, cette bande se ramifierait: une branche irait à Brisach et une autre le long du bord est du Kaiserstuhl, à Riegel. Ces branches seraient renforcées par la force économique qui, d'une part, se dirige de Brisach vers Fribourg et, d'autre part, de Emmendingen à travers Riegel vers Gottenheim. D'autres bandes, renforcées par les lignes dynamiques de Fribourg, vont de Emmendingen jusqu'à Wyhl et Sasbach pour y rejoindre les lignes de Brisach ou bien elles vont d'Emmendingen à travers Denzlingen à Waldkirch et pénètrent profondément dans la vallée de l'Elz. Une autre bande pourrait aller de Brisach au sud et joindre la bande du nord au sud dans la région de Mengen. La bande prin-

cipale, celle qui s'étend du nord vers le sud, doit être pourvue de dérivations dans la direction des vallées de la Forêt-Noire, afin de ne pas laisser celle-ci coupée de ce développement.

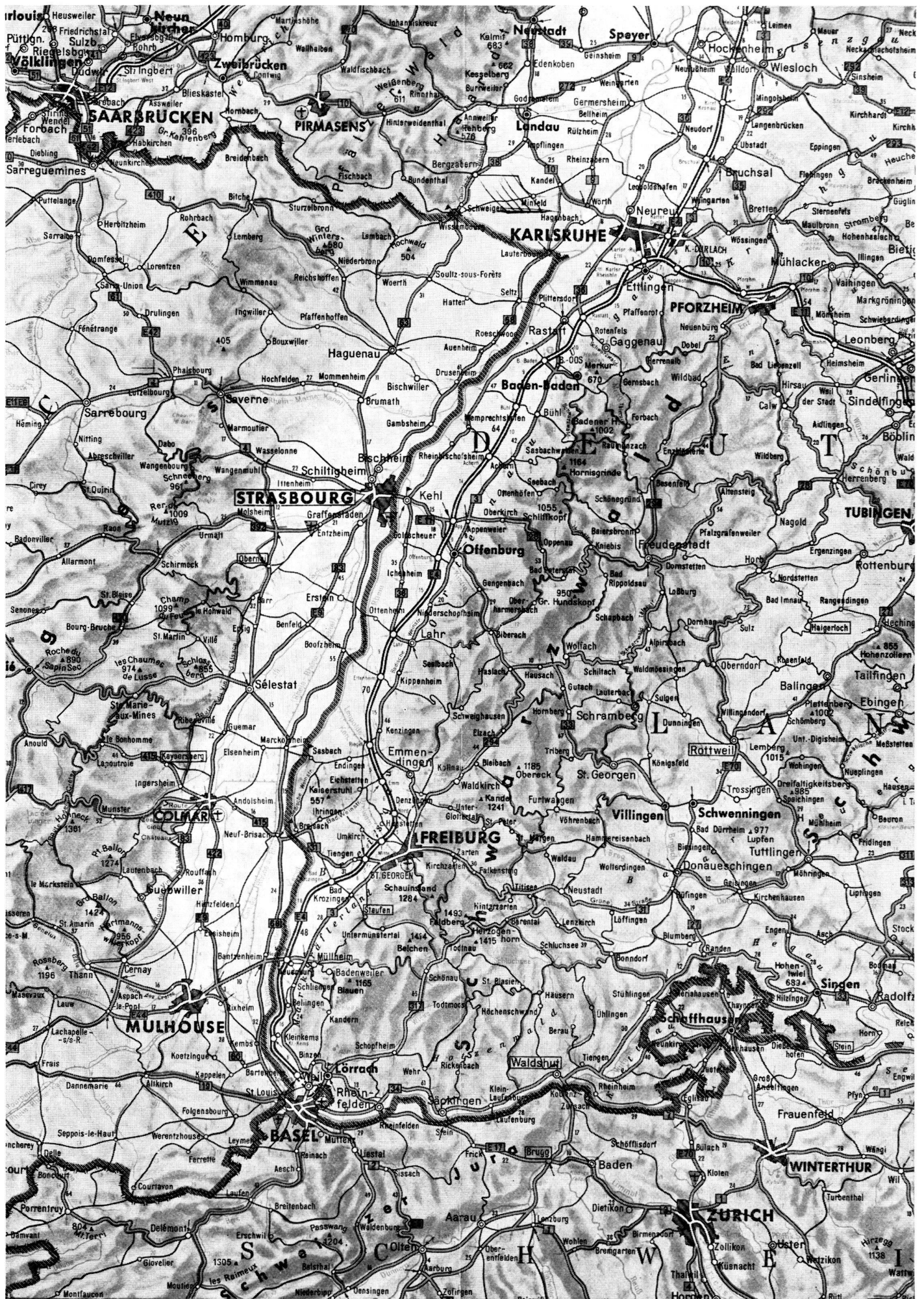
Le développement en bandes produit encore un autre effet très important. Il nous empêche de détruire le paysage par des habitations dispersées. Ces bandes, quand elles sont bien tracées, peuvent accroître l'attrait du paysage par leur qualité de lignes de force dynamiques.

On ne devrait pas imaginer ces bandes bordées sur toute leur longueur par des bâtiments. Bien entendu, elles seront aménagées de manière convenable. Les unités d'agglomération devraient être alignées comme des perles à des distances suffisantes pour fortifier l'autonomie nécessaire de ces unités; mais tout de même elles devraient être assez proches l'une de l'autre pour qu'il y ait la possibilité d'un échange mutuel approfondi. Ce principe d'aménagement est important à plusieurs égards. La concentration des zones affectées à l'habitation en unités n'a pas seulement l'avantage de pouvoir assurer l'existence des institutions nécessaires à satisfaire toutes les exigences de la vie, mais elle garantit que, sur un terrain relativement restreint, peut naître une petite ville ou une ville moyenne. D'après l'expérience, dans de telles cités l'activité politique des citoyens est particulièrement vivante et efficace. De vrais rapports de voisinage et une vraie responsabilité mutuelle ne sont possibles que là où l'homme vit dans une unité de population pas trop grande. Il faut donc chercher à atteindre une certaine grandeur pour arriver à rendre plus objective l'administration communale.

Ce principe de division en petites villes et villes moyennes a une influence particulière sur l'aménagement de la ville. En une seule formule, Fribourg doit devenir une fusion de petites villes et de villes moyennes aptes, dans l'ensemble, à faire vivre un centre de grande ville capable à son tour de garantir leur maximum d'institutions culturelles, scientifiques, économiques et d'assistance sociale.

Si un tel aménagement conséquent est possible, on réunit les avantages de la grande ville et ceux de la petite ville sans être obligé d'accepter les inconvénients des deux types de ville: d'un côté l'anonymat démesuré et la formation de slums, et d'autre part l'équipement provincial.

Mais il faut que les unités d'agglomération, même au-delà du territoire de la ville, aient une formation assez concentrée. Ces unités ne doivent pas porter l'empreinte d'un sentiment romantique et d'une conception d'habita-



tion pseudo-campagnarde. Quand je parle de concentration et d'agglomération, ces notions produisent peut-être un effet choquant. Concentration veut dire surtout: «Pas d'habitat dispersé.» Il y a des formes de construction et d'habitation qui permettent une agglomération forte et en même temps un maximum de confort. Elles peuvent être façonnées pour constituer des membres multiples et ne pas détruire par leur démesure nos localités et villages dont la plupart sont fort jolis.

On peut, par exemple, faire habiter sans peine 20 000 personnes sur un terrain autour d'un point central; 40% d'eux peuvent habiter des maisons à un étage pour une seule famille, sans qu'aucun des logements soit à plus de 800 m. (neuf minutes à pied) de ce point central (le cas échéant: une gare). Mais si nous n'arrivions qu'à la moitié de ce nombre, à environ 10 000 personnes, sur ces 2 km² de terrain brut à bâtir (avec naturellement tout l'équipement: écoles, églises, écoles maternelles, terrains de sport, centres d'achat), nous aurions atteint, à mon avis, le degré maximum de concentration auquel on peut prétendre aujourd'hui.

Mais la question humaine est plus importante que cela. La concentration des zones affectées à l'habitation fait naître les relations humaines approfondies, le contact et l'échange. Ce sont les sources de la civilisation, du progrès et de la responsabilité mutuelle. Et c'est cela qui est l'aspect le plus important de toute planification: elle montre à l'homme un meilleur chemin vers un meilleur avenir.

Avec ce principe d'aménagement, la ville de Fribourg veut rendre un vrai service à sa région. Elle veut donner aux communes voisines la possibilité de s'harmoniser visuellement à l'ensemble des autres avec les mêmes droits et les mêmes obligations. Dans ce principe de structure, il faut surmonter toutes les sources de méfiance qui existent entre la ville et la campagne. Toutes les unités de l'agglomération en deçà et au-delà de la limite de la ville entrent en communication avec le centre et reçoivent les soins de celui-ci. Ce plan réalise une des exigences les plus importantes de l'aménagement du territoire moderne sans être réglementé par la loi.

L'organisation exacte du centre régional n'est pas moins importante qu'une pénétration convenable de la région par le système des bandes; car ce centre doit être capable de remplir ses obligations d'approvisionnement dans chaque phase du développement de la région.

Cette demande s'élève plus vite qu'elle ne peut être remplie. J'ai exposé tout à l'heure que Fribourg a aujourd'hui, en 1965, environ

	152 000 habitants
Le département de Fribourg	86 000 habitants
Le département de Emmendingen	109 000 habitants
le Brisgau entier a donc	347 000 habitants

Mais en 1980, la seule ville de Fribourg et sa banlieue auront 300 000 habitants, de sorte que le Brisgau entier aura probablement 500 000 habitants. Et il n'est même pas utopique de supposer qu'en l'an 2000, le nombre des habitants du Brisgau atteindra peut-être le million.

Même s'il y a des centres secondaires, qui s'accroissent et se développent, ce sera néanmoins le centre de la ville de Fribourg qui se chargera de l'approvisionnement général. Pour que ce centre remplisse bien ses fonctions dans chaque phase du développement, son adaptation doit être toujours assurée.

En ce qui concerne l'aménagement de la ville de Fribourg, cette exigence nous conduit, à mon avis, à un principe de planification simple et évident.

La plupart des autres grandes villes organisent leurs centres économiques de manière concentrique. Mais lorsqu'il est nécessaire, contre toute attente, d'étendre ces centres économiques, les quartiers périphériques de la ville doivent être réorganisés ou modifiés dans leur structure. Ce procédé est toujours coûteux et ne produit que partiellement les résultats désirés. A Fribourg, nous allons donc développer le centre comme une bande qui, dans la direction encore relativement ouverte de l'ouest, dispose, selon ce qu'on peut prévoir, d'un réservoir indéfini de développement. Nous créons pour ainsi dire, dans une direction, une soupape de développement qui représente une ligne ouverte laissée libre de toute construction, c'est-à-dire de toute agglomération de bâtiments. Le fait qu'elle soit utilisée provisoirement comme espace vert ne s'oppose pas à une transformation ultérieure.

Nous utilisons ce même principe – le développement en bandes – pour toutes les autres fonctions dont l'étendue ne peut pas être encore définie; par exemple en aménageant le terrain de l'université ou en désignant des zones industrielles hors de la ville, en prescrivant des implantations aux compagnies d'assurance, aux administrations d'industrie ou à des entreprises de service.

En revanche, les zones affectées à l'habitation doivent être des quartiers bien autonomes et limités pour eux-

mêmes. Ces derniers sont fixés définitivement en ce qui concerne leur étendue. Il faut même les empêcher systématiquement de s'étendre démesurément. Augmenter le nombre des zones affectées à l'habitation consistera donc à ajouter d'autres unités le long des bandes de développement.

Les communications de trafic jusqu'aux institutions centrales (centre d'achat, université, centre culturel, administrations) doivent être aménagées de manière à fonctionner également lorsque notre région sera habitée entièrement. Ces axes de communication doivent être établis hors des bandes principales de développement, le long des tangentes assez proches du centre, le cas échéant en ligne centrale souterraine.

Même si nous faisons des efforts suffisants pour construire des routes et même si les possibilités de parcage au centre sont multipliées, nous savons qu'il ne sera possible de résoudre nos problèmes de trafic que si nous pouvons nous servir d'efficaces moyens de transports en commun ferroviaires.

Les installations existantes de la Bundesbahn avec leurs lignes actuelles offrent déjà une base excellente pour un trafic rapide à petite distance. Il y a non seulement un axe nord-sud, mais également un axe est-ouest – de Brisach au Höllental – de même qu'une voie ferrée autour du Kaiserstuhl. Ce réseau peut être perfectionné de manière à établir un trafic rapide productif à petite distance, capable de satisfaire les besoins de toute localité imaginable aujourd'hui dans cette région. Cela laisse entendre que la situation de la gare de Fribourg – au milieu de l'axe central envisagé – est singulièrement favorable. La barrière que représente la gare en ce moment peut être surmontée assez facilement par des moyens techniques; c'est-à-dire que l'axe central franchira les voies par un passage supérieur.

Outre ce réseau de trafic rapide à petite distance, la ville doit entretenir un moyen de trafic ferroviaire qui, sur ses propres voies, s'approchera du centre et s'y prolongera en souterrain. Un tel projet de chemin de fer souterrain pour Fribourg peut paraître utopique, puisqu'en ce moment il est impossible de le financer. Cet avis semble réaliste, mais du point de vue de notre responsabilité, il n'est pas justifié.

Une ville comme Fribourg, qui doit conserver une cité précieuse au point de vue de l'histoire et de l'architecture, se voit obligée, à un plus haut degré que d'autres villes com-

parables, de prendre des mesures épargnant les bâtiments.

Pour le financement, nous devons espérer qu'en Allemagne aussi se propagera l'idée qui, aux Etats-Unis, a eu l'effet suivant: à l'aide de 85% de subventions fédérales, les grandes villes ont largement développé leurs centres par les moyens des transports en commun. Il s'est agi de l'idée que les Etats-Unis ne pourront demeurer compétitifs sur le plan mondial que dans le cas où les centres des grandes villes resteront capables d'être les centres de la force économique.

La réorganisation des centres de nos grandes villes n'a pas lieu dans le seul intérêt des villes, mais dans l'intérêt des régions circonvoisines qui doivent être approvisionnées par ces centres. Il faudrait que les opérations nécessaires à la réorganisation et à l'agrandissement des centres soient considérées comme de vrais programmes de réorganisation et qu'elles reçoivent des subventions, même si elles ne comportent pas un programme de renouvellement des appartements dans le cadre de la construction de logements subventionnés (qui correspond aux HLM en France). Le règlement selon lequel un programme de réorganisation doit contenir un certain pourcentage d'appartements à renouveler dans le cadre de la construction de logements subventionnés, a pour effet que beaucoup d'opérations ne peuvent pas être réalisées; on ne peut presque jamais construire des logements subventionnés dans le centre de la ville, où le mètre carré coûte entre 500.— et 1000.— DM.

La subvention de l'Etat, donnée pour soutenir une large réorganisation des villes, n'est donc pas une aumône, mais une mesure pour l'aménagement du territoire pour le bien de tous.

Il faut mentionner que beaucoup d'hommes politiques compétents ont toujours réaffirmé que la réorganisation des villes est un devoir commun du Gouvernement fédéral, des Länder et des communes.

Renonçant à une explication détaillée de notre plan d'aménagement pour la ville de Fribourg, je veux mentionner sept principes qui ne devraient pas être observés seulement par nous à Fribourg, mais en général par tous ceux qui procèdent à des aménagements dans des territoires assez grands.

1. Il faut procéder en commun à la planification

La grande ville et la région doivent planifier ensemble, sachant qu'elles dépendent l'une de l'autre et qu'elles doivent s'entraider (aucun partenaire ne doit dominer l'autre). Là où il n'y a pas d'action commune volontaire, il faut trouver d'autres moyens: soit la création de règlements par la loi, soit – si on n'y est pas prêt – des subventions efficaces accordées dès le moment où la ville et la région se réunissent dans des Comités d'aménagement ou des groupements d'urbanisme.

2. La région doit être axée sur une ville

Il faut que dans chaque région se trouve une ville centrale importante. Ce ne sera pas forcément une grande ville s'il y a assez de petites villes et de villes moyennes qui jouent le rôle d'un centre semblable à celui d'une grande ville au centre de gravité de ses bandes. Les plans d'aménagement pourraient tenir compte du rythme des grandes villes mentionné ci-dessus.

3. Le développement doit se faire en bandes

La pénétration du territoire autour des villes centrales doit se produire par bandes, pour arriver le plus vite possible à un maximum d'effet. Ce développement en bandes une fois établi, les villes centrales se soutiennent et se renforcent mutuellement dans leurs fonctions.

4. L'urbanisme dépasse les limites de la commune

Les limites d'une commune ne doivent pas restreindre le territoire destiné à être aménagé. Les plans d'aménagement régionaux eux-mêmes doivent être établis en contact avec ceux des régions voisines. Cette planification commune se réalisera plus facilement dès le moment où il y a en outre une péréquation financière destinée à résoudre les obligations particulières ou générales (solution de «l'agglomération» de Fribourg, etc.). La demande fréquemment répétée de créer un règlement nouveau pour le financement communal ne devrait pas rester sans écho.

5. Les zones d'habitation doivent avoir l'étendue de petites villes ou de villes moyennes

Elles doivent être capables d'assurer toutes les institutions nécessaires; des zones d'une étendue raisonnable permettent la naissance d'un maximum de responsabilité mutuelle des citoyens et de bons rapports de voisinage. Les rapports de ces zones autonomes avec le centre principal de la région doivent rester assez forts pour assurer un approvisionnement complet de ces zones par le centre principal.

6. Les zones d'habitation doivent respecter le paysage

Les constructions de zones d'habitation le long des bandes doivent être aussi concentrées que possible, afin de conserver un maximum de paysage intact. Prenant modèle sur la région du Brisgau (y compris la ville de Fribourg), il est possible de faire en sorte qu'aucun appartement ne soit à plus de quinze minutes (à pied) du paysage libre ou des bandes d'espace vert.

7. Les buts de l'urbanisme régional doivent être clairement exposés

Les buts de l'urbanisme régional devraient être fixés de manière aussi concrète que possible sur les cartes géographiques et dans les textes.

Les Comités d'aménagement travaillant avec succès devraient, en tant qu'organe d'urbanisme régional, toucher des subventions satisfaisantes ou même complètes. A mon avis, les aspects les plus importants de l'aménagement pratique du territoire sont clairement ébauchés par ces sept principes.

J'ai essayé de montrer dans cet exposé que les villes centrales à créer pour améliorer l'infrastructure dans les zones situées encore à l'écart, sont des lieux de vitalité urbaine. Nous ne pouvons donner de formes heureuses à ces centres que dans la mesure où nos idées sur la ville seront libres de préjugés.

Ainsi voudrais-je terminer cet exposé en déclarant mes sympathies pour la ville. Ce que je vais dire a une portée générale. Heureusement, cela ne concerne que très peu la ville de Fribourg puisque son expansion retardée l'a préservée du sort de la plupart des autres grandes villes. La ville proprement dite n'est pas «méchante» – si vous voulez bien me permettre cette expression – même pas la très grande ville ni la ville «agglomérée». Mais notre génération mérite la critique pour avoir trop souvent manqué la chance du développement d'après guerre; nous avons mal étendu nos villes, soit par négligence, soit par manque d'intelligence, ou parce que nous n'avons pas eu la force de subordonner les différents intérêts égoïstes au bien public. En outre, il faut reprocher aux spécialistes compétents d'avoir trop longtemps laissé les politiciens et les administrations communales sans exemples valables.

Nous avons laissé foisonner nos villes vers le paysage libre. Les centres ne se sont développés que partiellement: ils sont surchargés pendant les heures de pointe et sans vie hors de ces heures-là. En méconnaissant l'avalanche du trafic qui a fondu sur nous, et en nous trouvant souvent dépourvus des moyens financiers nécessaires, nous avons omis de régler à fond les problèmes de trafic. Le développement d'après guerre a donné à presque toutes les grandes villes le même aspect extérieur. Hors des centres et souvent même là, toutes les villes présentent les mêmes types de construction, les mêmes matériaux, les mêmes rythmes de construction et les mêmes abords.

A mon avis, ce serait le signe d'un manque de responsabilité si, reconnaissant nos fautes, nous ne nous sentions pas normalement tenus de guérir nos villes malades, même si cela devait coûter très cher. Si nous nous dérobons à cette obligation, personne ne nous tiendra pour autorisés à bien construire nos nouvelles villes dans le paysage vaste et à peu près intact qui demeure aujourd'hui.

Je voudrais prier chacun d'aimer la ville comme on l'a aimée autrefois. Dans l'histoire de l'humanité, l'amour et l'attrait de la ville étaient des forces motrices essentielles de l'évolution humaine.

La Ville éternelle, Babel, Jérusalem céleste, la ville de Dieu! C'était la ville qui, dans les idées des hommes, représentait toujours le maximum de civilisation et de joie. Ce n'est qu'animés de ces pensées que nous serons capables de guérir à fond nos villes et nos cités et capables de les bien construire: il faut avoir le respect et la conscience nécessaires et être prêts à faire des sacrifices.