

<b>Zeitschrift:</b>	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
<b>Herausgeber:</b>	Société de communication de l'habitat social
<b>Band:</b>	49 (1976)
<b>Heft:</b>	6
<b>Artikel:</b>	La ville des V.4
<b>Autor:</b>	Mercier, Julien
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-127869">https://doi.org/10.5169/seals-127869</a>

### **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:** 25.12.2025

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

## La ville des V. 4

9

En mars 1937, Le Corbusier me dédiait sa Ville radieuse. Bientôt quarante ans.

L'Europe a bombardé ses villes et les a reconstruites, comme avant, sans tenir compte des automobiles.

Pourtant les plans existaient, les principes aussi. On reproche aujourd'hui au Congrès CIAM de Le Corbusier d'avoir séparé les fonctions dans la ville et d'avoir créé les grands ensembles. Rien n'est plus faux.

Le Corbusier voulait séparer les circulations. C'est pourquoi il a créé les 7 V.: laisser circuler les automobiles sans croisements, sans feux rouges et sans jamais rencontrer les piétons. Utopie ? On a créé les autoroutes dans les campagnes, mais dans les villes on n'a pas encore trouvé de solution.

La ville des V. 4 est une étude pour ville moyenne. Les autoroutes de trafic ne la traversent pas. Mais dans la ville, il y a quatre circulations qui ne se croisent jamais: les automobiles, les piétons, les livreurs et autobus, les cyclistes.

Comme dans la Ville radieuse de Le Corbusier, les automobiles sont à six mètres du sol. Les piétons, sur le sol qui est couvert de verdure. Ils se promènent sous les autoroutes, le long des magasins qui forment les axes de circulation de la ville et qui arrivent tous au centre où l'on trouve des tours-parkings et où l'on circule à pied pour rejoindre tous les édifices publics et privés qui forment le centre de la cité.

Les illustrations de cet article sont des schémas. Chaque appartement a son parking et l'on circule partout d'une place de parc à l'autre, sans feux rouges et sans croisements. Par contre, les piétons ont de nombreux cheminements. Ils peuvent: ou suivre les allées de magasins, ou se promener dans la verdure pour aller d'un point à l'autre de la ville. Les écoles sont réparties dans la verdure et l'on peut faire du sport et des jeux au pied de chaque appartement. Des lignes d'autobus relient les points principaux au centre de la ville.

Le système de traversée des automobiles sous l'autoroute (coupe B) à chaque emplacement de parking permet de partir dans les deux directions de l'autoroute. Il permet aussi aux camions livreurs de passer de la circulation lente (20 km/h. au sous-sol) à l'autoroute pour faire de longs trajets sans arrêts.

Ces schémas démontrent que la séparation des circulations est possible dans toute la ville et que l'on peut parquer partout sans embouteillage.

On parle d'aménagement du territoire dans toutes les sphères: la Confédération vient de faire une loi qui

charge les cantons et les communes de créer des plans d'aménagement.

Les organisations internationales: le Conseil de l'Europe, la Conférence des pouvoirs locaux et régionaux, l'UNESCO, Europa Nostra, la CEE, l'OCDE, l'OTAN, la CEPL, le CCE, l'IULA, la FIHuat et le FEC, ont toutes pris position et édicté des principes. On veut partout sortir la circulation du centre ville, recréer des rues sans circulation, créer des rues et des places, au lieu de l'ordre non contigu.

Par contre, résoudre la circulation automobile dans les villes, on n'en parle pas. C'est pourtant le problème crucial.

Si les centres des grandes villes se dépeuplent, si les grands magasins sortent de ville, c'est bien parce que la circulation et le parking ne sont pas résolus. Créer des rues commerçantes sans circulation est une très bonne solution pour des petites villes comme Yverdon où l'on peut parquer à côté du centre, mais vouloir sortir la circulation des centres ville, en disant aux automobilistes de laisser leurs autos à la périphérie et de prendre les transports en commun, c'est un pis-aller !

Il faudrait encore qu'il y ait des parkings à la périphérie et que les transports en commun soient assez fréquents. Ce qui n'est pas souvent le cas.

La solution des V. 4 peut s'appliquer aux grandes agglomérations, même si elles comptent plusieurs millions d'habitants.

J'ai pris comme exemple le centre d'Athènes: Trois millions d'habitants, feux rouges tous les cinquante mètres sur toutes les voies, circulation, embouteillages toute l'année, malgré les grands boulevards avec six rangs de voitures dans chaque sens. En construisant la route V. 4 sur tous les boulevards et en créant, tous les trois cents mètres environ, des parkings, soit dans les rues adjacentes, soit en démolissant certains vieux immeubles, on pourrait faciliter la circulation en la rendant fluide et rapide et permettre de parquer n'importe où. En supprimant la circulation dans toutes les autres rues, livreurs et taxis exceptés, on redonnerait aux piétons la priorité partout.

Les taxis (il y en a dix mille à Athènes) auraient leurs places de stationnement dans chaque parking, d'où ils pourraient atteindre n'importe quel endroit sans encombre.

On m'objectera le coût, mais la location des magasins paie l'autoroute et les parkings sont toujours rentables. La ville des V. 4 est donc une solution aux problèmes de circulation dans toutes les grandes villes.

Julien Mercier, architecte

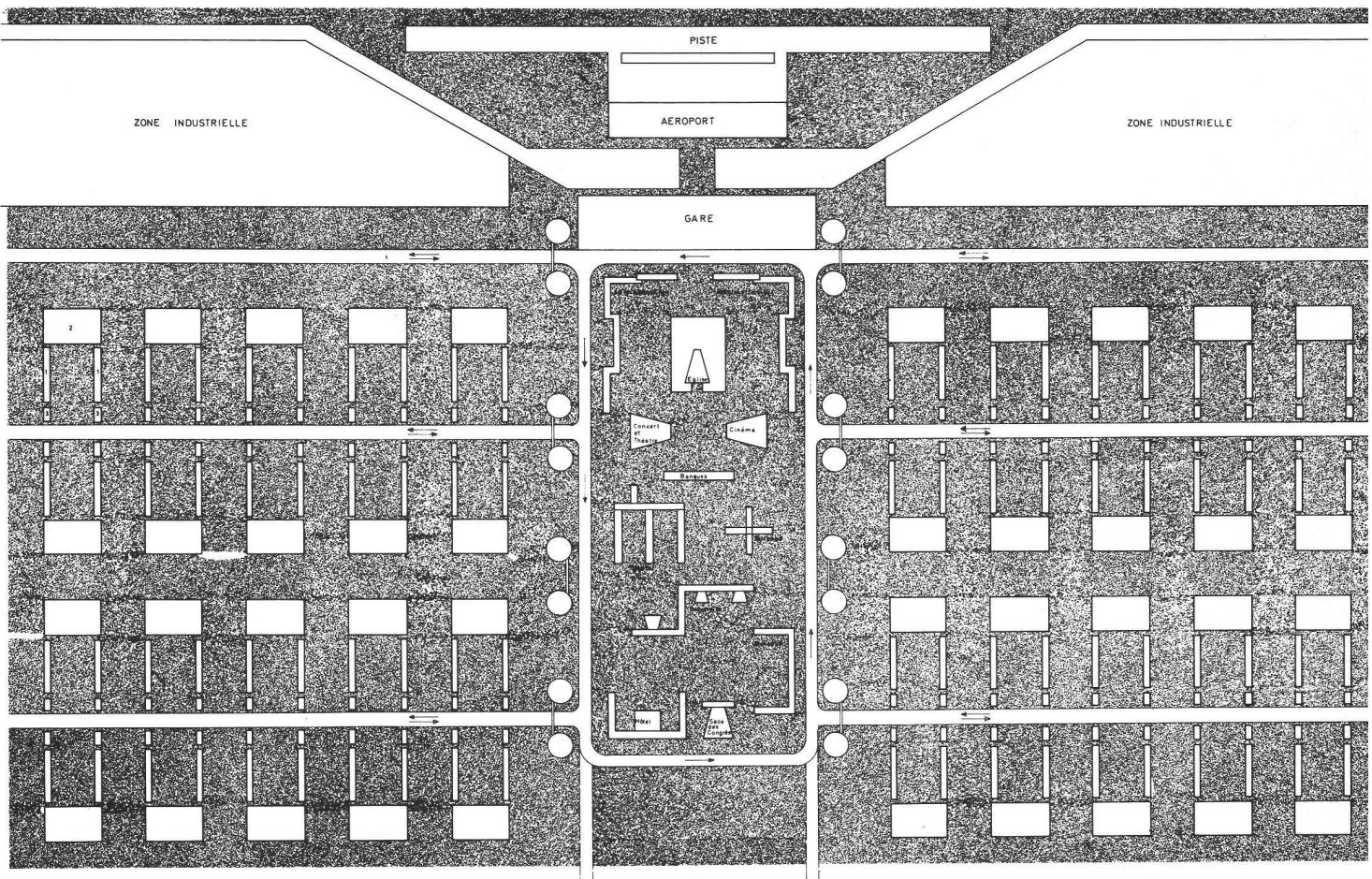
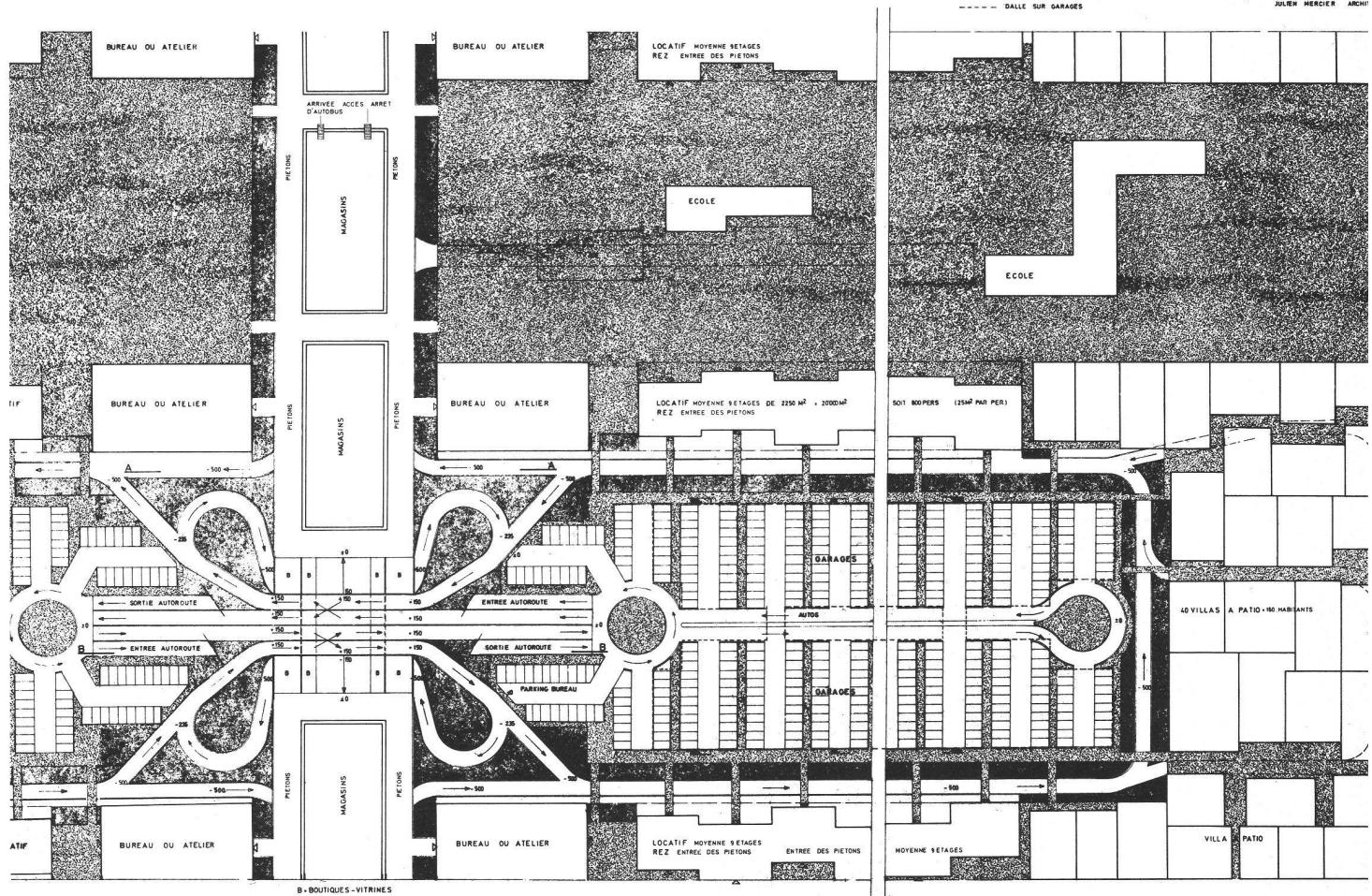


Schéma d'une ville de 70 000 habitants.

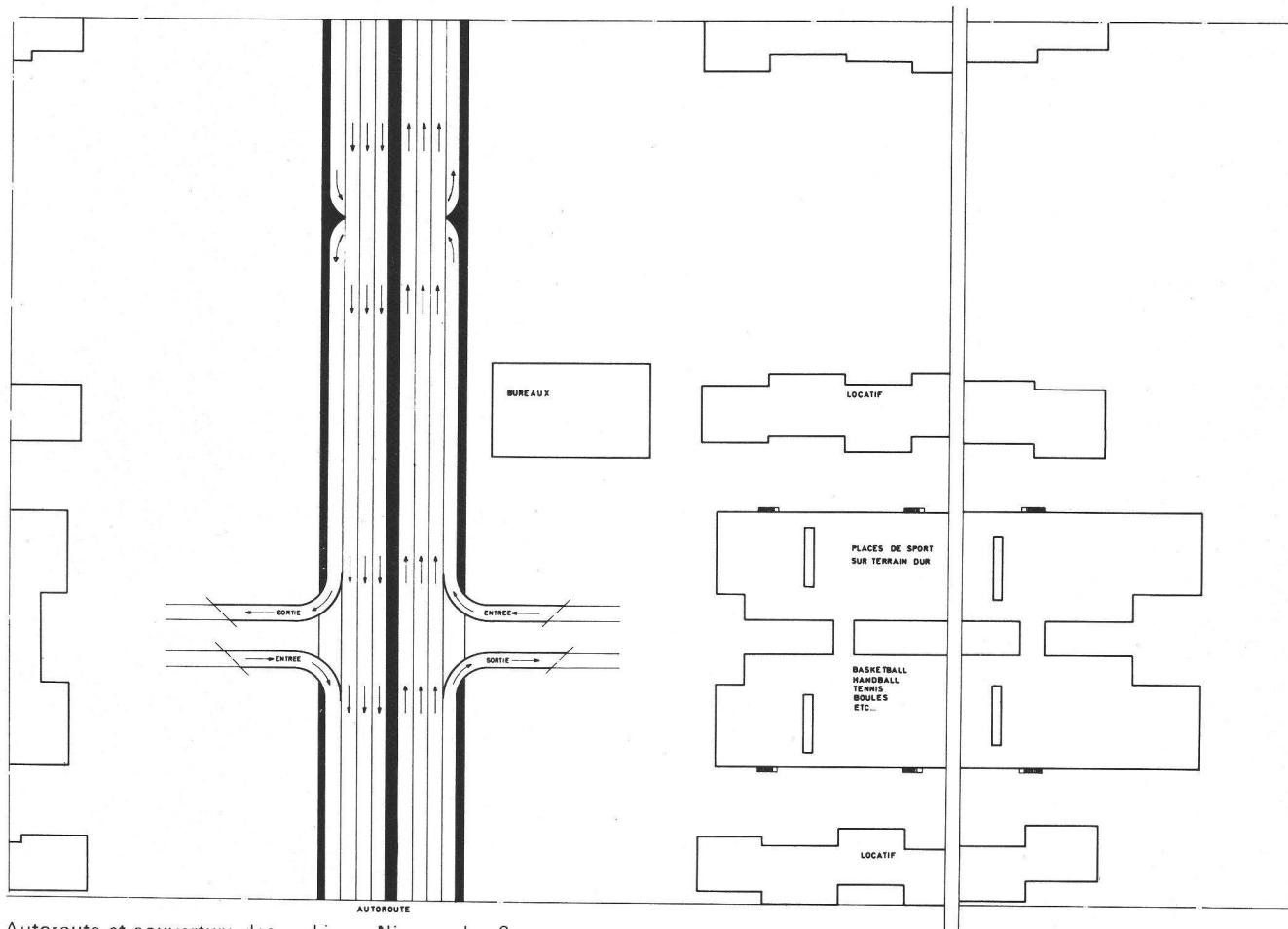
VERDURE AVEC CHEMINEMENTS POUR PIETONS  
 VERDURE EN TALUS  
 DALE SUR GARAGES

LA VILLE DES 4 V.  
 ECH: 1/500  
 JULIEN MERCIER ARCHI



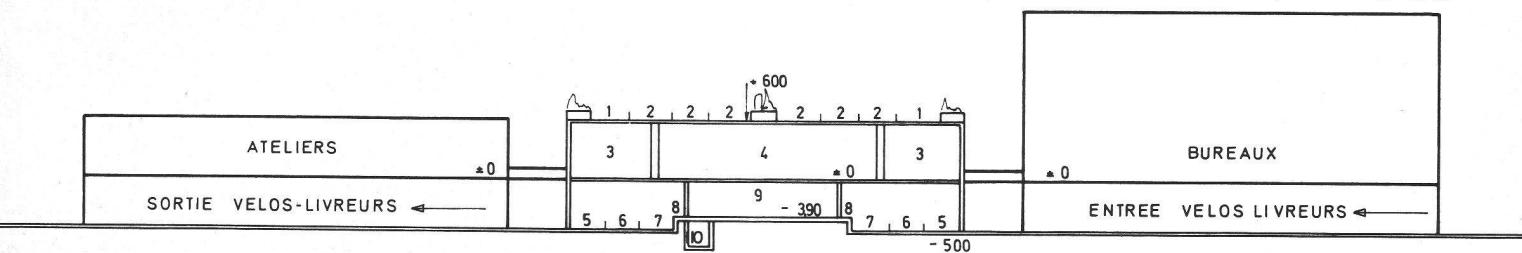
Détail d'un parking. Niveau plus ou moins zéro.

11



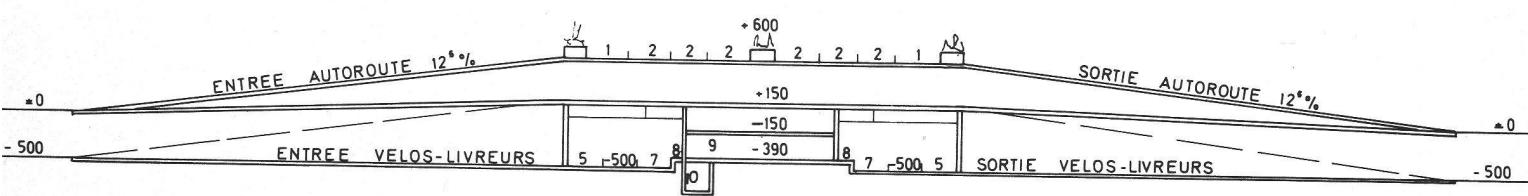
Autoroute et couverture des parkings. Niveau plus 6.

Coupe sur l'autoroute.



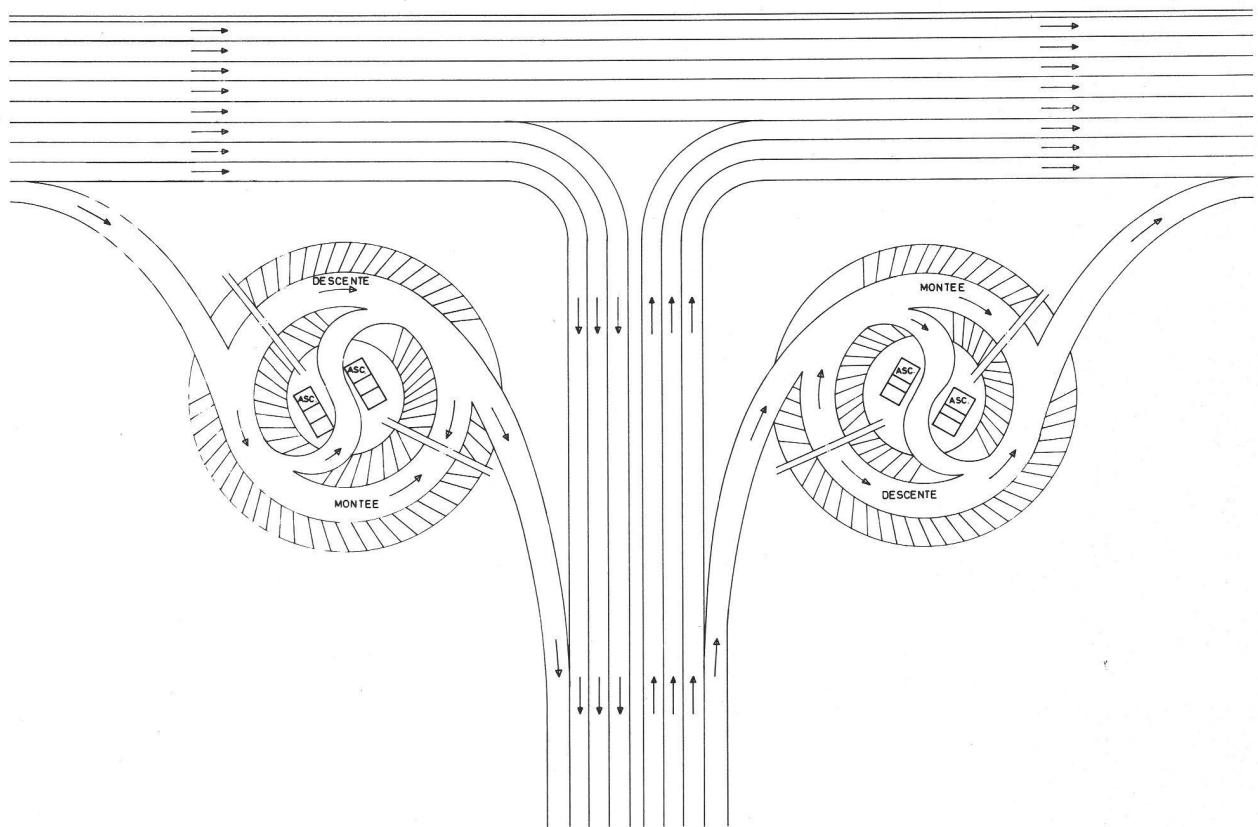
COUPE A-A

1. PISTE DE DECELERATION
2. PISTE D'AUTOROUTE
3. PROMENADE PIETONS
4. MAGASINS
5. VELOS
6. TRAFICS LENTS 20/km h
7. STATIONNEMENTS
8. QUAI
9. ENTREPOTS DES MAGASINS
10. FLUIDE



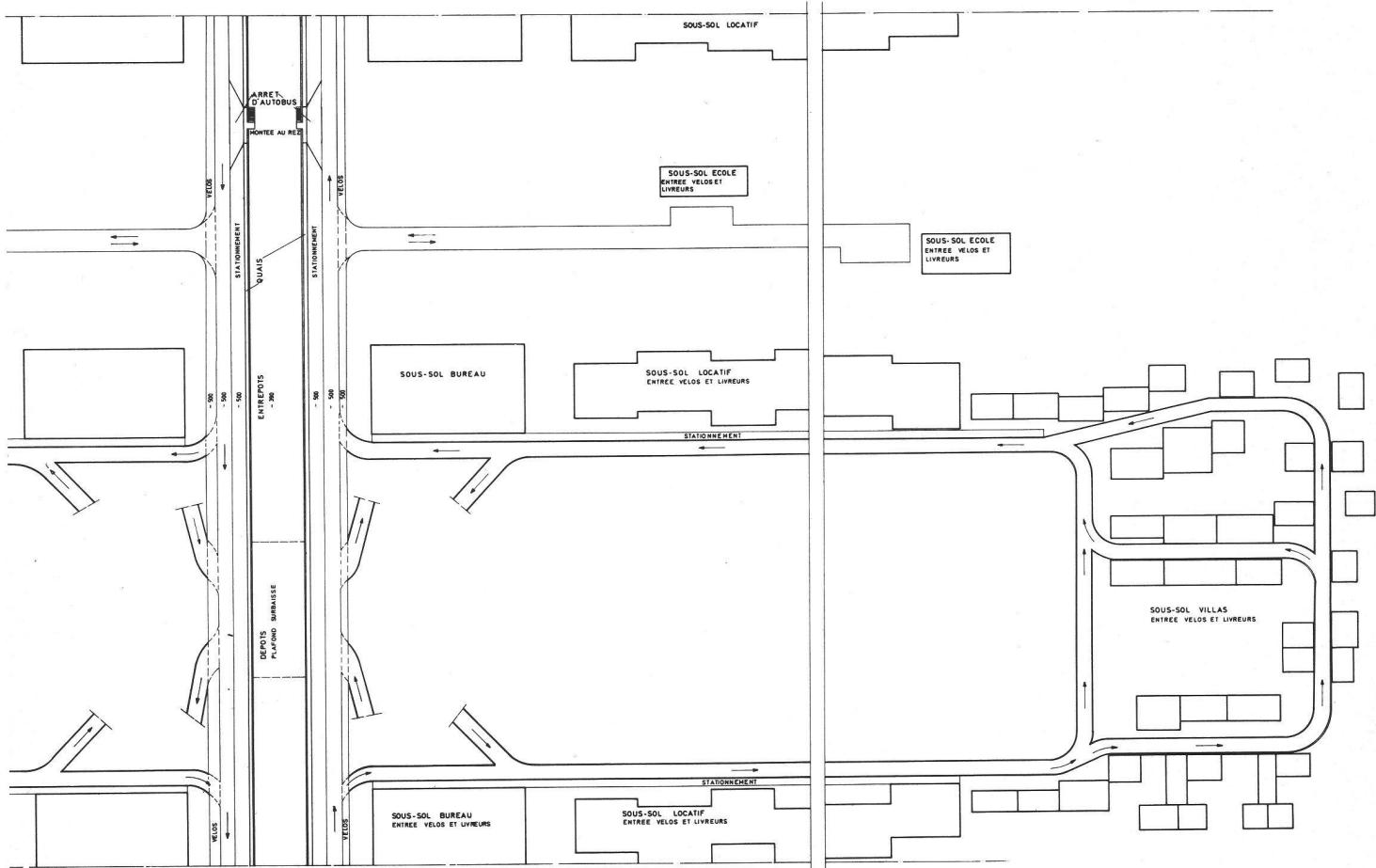
COUPE B-B

12



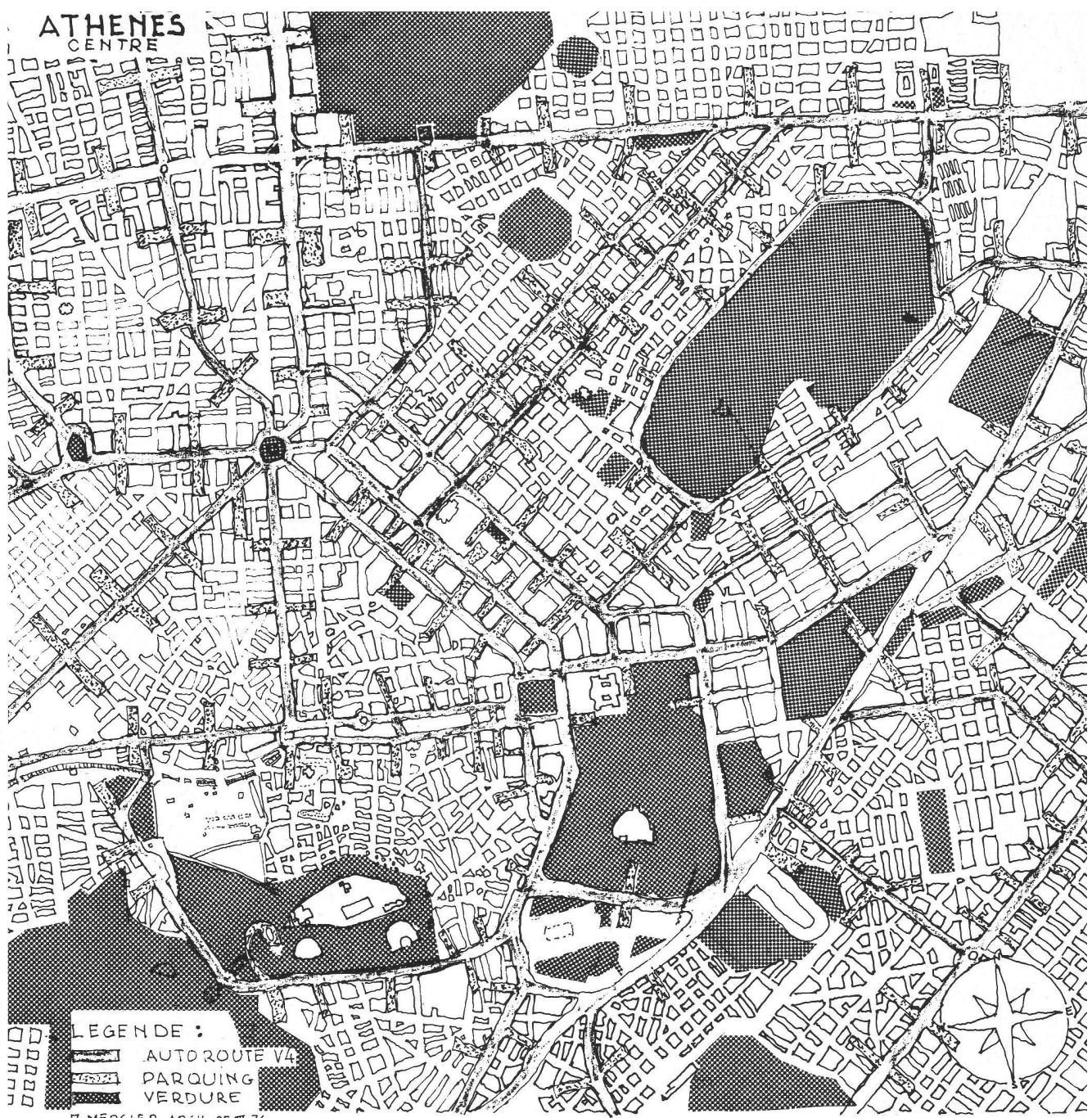
Détail des tours-parkings.

Détail des chemins de livraison. Niveau moins 5.

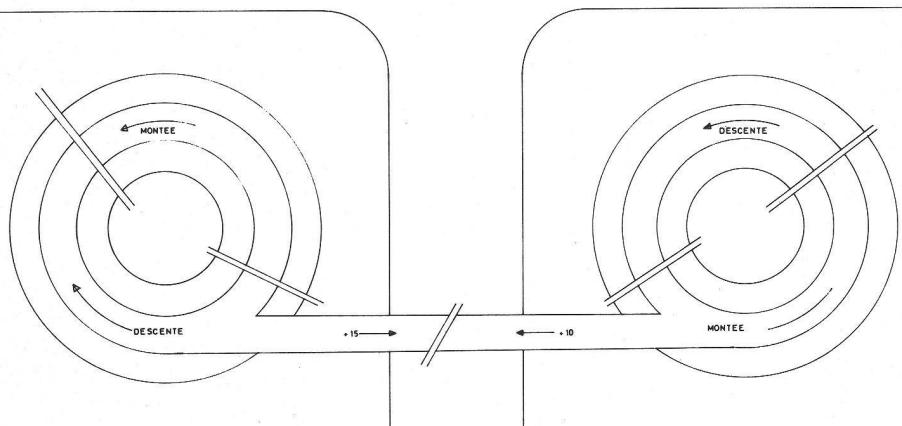


ATHENES  
CENTRE

13



Application des autoroutes à un centre de grande ville.



Détail des tours-parkings.