

URBANISME

R E V U E F R A N Ç A I S E

PRÉSIDENT DU COMITÉ DE RÉDACTION, HENRI PROST, DE L'INSTITUT

DIRECTEUR
JEAN ROYER

ADMINISTRATEUR - GERANT
JOSEPH BEAUVOIS

★
SECRETAIRES-ADMINISTRATIVES
DENISE LAUVIN

SECRETAIRES DE LA RÉDACTION
CLAUDE LELOUP

★

20^e année

SOMMAIRE

1951 — N° 11-12

8 Novembre, par J. M.	3
Un rassemblement spirituel à Paris des Urbanistes du monde	4
■	
Pour des maisons réconciliées avec la nature, par E. Claudius-Petit	6
De l'influence de l'habitat sur le comportement familial, par P. Danger	10
S.H.A.P.E.-Village, par J. Cortade	13
Le plan de masse et le site, par J. Dubuisson	16
Le Groupe de Belle-Beille, à Angers, par H. Madelain	18
La Cité de logement de Carreire, à Bordeaux, par C. Leloup	21
■	
Les quartiers industriels des villes du Maroc, par M. Ecochard	26
Principes d'études des quartiers	29
Les quartiers en fonction de la ville :	
Casablanca	31
Rabat-Salé	34
Port-Lyautey	35
Agadir	36
Meknès	37
Fès	38
■	
Et les agglomérations rurales ? par J. Royer	40
Maintenir le visage de la France, par J.-B. Philippon	42
La grande misère du palais de Versailles, par A. Japy	44
Un musée des « Erreurs », par R. Coulant	46
Les clochers d'Ariège, par M. Poubel	50
Habitat et « Tinel » dans la grande lande de Gascogne, par J. Fournier	52
■	
Un concours pour l'aménagement du lac de Genezareth, à Tibériade, par Y. Werner-Wolff	54
A propos de circulation urbaine, par J. d'Welles	56
L'eau et l'assainissement dans la reconstruction, par R. Pommier	57
Informations	57
En lisant journaux et revues, par J. Martin	IV
Documentation, bibliographie	X

Administration-Rédaction : 254, boulevard Raspail, Paris (14^e) - Téléphone : ODéon 38-94
Publicité : Agence Générale de Publicité du Bâtiment et des Travaux Publics,
32, rue Le Peletier, Paris-9^e - Téléphone : TAL. 91-30.

L'abonnement annuel (6 numéros doubles) : FRANCE, 3.500 francs ; ÉTRANGER, 4.200 francs.
Vente au numéro : 650 francs.

Copyright by Urbanisme 1951

★

Toute reproduction, même partielle,
de des articles contenus dans ce
numéro doit être accompagnée de
la mention : « extrait de la revue
URBANISME ».

R. C. Seine 354.358 B

C. Ch. Postaux Paris 7490-48

A PROPOS DE CIRCULATION URBAINE...

PAR JACQUES D'WELLES, INGÉNIEUR, É.C.P. ARCHITECTE-URBANISTE

NOUS SOMMES CONVIENTS par notre ami Jacques d'Welles à un voyage dans... la quatrième dimension. Qu'il nous pardonne d'avoir l'air de le plaisanter : en fait, sous des dehors parfois humoristiques, sa suggestion garde un grand fond de sagesse.

Une « C.A.E. » — la mode est aux initiales, mais il n'est pourtant pas inutile de traduire — une C.A.E., c'est-à-dire une « capitale ancienne évoluée » (Paris, par exemple), préoccupée par le problème de plus en plus inextricable de la circulation automobile, a favorisé la création — pourquoi pas? — d'une « Société de transports en commun » dont le but essentiel est d'offrir au citoyen la possibilité de se dégager précisément du moyen de transport en commun classique, par autobus ou chemin de fer dit métropolitain, en lui permettant de se servir de voitures individuelles.

Faute d'un nom plus court, sa « société » a désigné ses véhicules — sans essayer de jouer uniquement sur les initiales : V.I.B.E.M.M.P., difficiles à prononcer : « voitures individuelles banales électro-mono-minima-place »... Et M. d'Welles présente à nos lecteurs les motifs qui ont plaidé en faveur de la création de cette société, la manière dont elle a été constituée, et la faveur enthousiaste dont sa « citadine » a été accueillie par les utilisateurs...

1° CONSTATATIONS PRÉALABLES À LA CONSTITUTION DE CETTE SOCIÉTÉ ET QUI ONT CONDUIT À SA CRÉATION

LE NOMBRE des voitures automobiles augmente selon une progression irrésistible. À chaque augmentation du parc de 1.000 voitures visiteuses correspond la nécessité de trouver des kilomètres de trottoir d'accostage nouveaux.

Le nombre de permis ne cesse de croître aussi. Il est facile, il est banal, il est courant de conduire : c'est à la portée de n'importe quel adolescent. On commence à prêter sa voiture que l'on croyait seul capable de conduire autrefois.

La circulation devient de jour en jour plus difficile.

Les exigences des affaires et les mœurs d'indépendance tendent à rendre chaque individu propriétaire d'une voiture.

Cette voiture est encore « à tout faire » : courses en ville et tourisme au dehors, quand l'avion et le bateau sont bien plus différenciés.

Cette voiture à quatre, cinq ou six places, à surface considérable, à vitesse importante, est pour 80 % de son trajet kilométrique occupée par une ou deux personnes (voir statistiques de comp[utage : 50 % des voitures roulent une seule personne). Elles encombrant la chaussée chacune cent fois ou deux cents fois plus qu'un piéton (surface multipliée par vitesse : $S \times X$). C'est un abus au profit de privilégiés et c'est un gaspillage d'essence inouï.

Cette voiture encombrante en marche s'oppose davantage encore à l'aisance de la circulation quand elle est en stationnement. Elle est alors le bouchon dans la

conduite du flux circulatoire.

Le stationnement est l'obstacle majeur à ce flux. Aujourd'hui, il interdit à la plupart des usagers de l'auto l'avantage primordial attendu de ce moyen de transport : le trajet de porte à porte. On ne sait plus jamais si l'on pourra s'amarrer devant une porte d'entrée déterminée.

En conséquence, il faut prendre des mesures draconiennes si l'on veut maintenir tous les avantages qui étaient, il y a vingt ans, ceux de l'usage de l'auto et qui sont grognés chaque jour.

2° MESURES RÉVOLUTIONNAIRES QUI ONT ÉTÉ PRISES DANS LA VILLE C.A.E. AVEC LE CONCOURS DE L'ADMINISTRATION MUNICIPALE (Le passage de l'ancien désordre à cet état a été obtenu progressivement).

A PRÈS AVOIR, mais vainement, limité le stationnement en l'autorisant les jours pairs et les jours impairs aux voitures dont les numéros sont pairs ou impairs sauf réglementation, le stationnement a été interdit en principe et réglementé d'abord selon les heures et aboli par paliers.

Le stationnement dans les cours intérieures, les garages et certaines caves des immeubles anciens a été encouragé et organisé.

Les immeubles neufs ont été tenus de construire, en prévoyant cours, caves et terrasses, d'absorber dans des stationnements ou garages ménagés à cet effet, toutes les voitures citadines de leurs occupants, plus un pourcentage déterminé correspondant à leurs visiteurs.

La voiture spéciale de ville, la « citadine », a été créée, monoplace, vitesse limitée, sans klaxon, sans gaz brûlé, silencieuse.

Elle a joui d'abord de privilèges quant à la circulation et à l'impôt. Elle est du type autoshooter de manège de foire, électrique, tournant sur elle-même, couverte, de forme circulaire en plan.

Son poids et sa forme lui permettent d'accéder à des monte-charge verticaux de faible encombrement desservant des garages en hauteur et en profondeur, publics et privés.

Elle a pu, du jour au lendemain, grâce à sa rotation et sa faible surface, utiliser comme lieu de stationnement toutes les cours intérieures des immeubles de quatre ou cinq arrondissements de la capitale que, en raison de leur rayon de braquage, les automobiles de tourisme ne pouvaient pas utiliser.

La voiture de tourisme a été reléguée en grande majorité dans de vastes garages situés à la naissance des autostrades, à la périphérie de la cité. Sa circulation en ville a été réglementée : heures et voies.

3° ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT EN COMMUN INDIVIDUEL

L A SOCIÉTÉ, subventionnée par la Ville, a acquis des terrains et construit des garages :

Garages de ceinture pour les voitures de tourisme;
Garages de ville pour la « citadine ».

Ces derniers garages, de surface réduite à cause de la forme spéciale de la « citadine », sont disposés de distance en distance, comme les stations d'autobus, les stations de taxis, et les stations de métro, non pour les doubler mais pour compléter le réseau de station de transports en commun.

Ils sont disposés en hauteur et en profondeur.

Ils contiennent chacun le nombre — calculé d'après la clientèle du quartier — de « citadines » nécessaires, appartenant à la société.

Dans la station garage, elles se succèdent, chaîne verticale ou horizontale, prêtes à rouler, chargées au maximum (le combustible électrique national ne pouvant être volé), taximètre et horloge réglés au compteur.

Un abonné à la Société se présente, il monte dans la première « citadine » disponible, son carnet d'abonné est pointé, avec inscription de numéro de la « citadine », de l'heure, du kilométrage, etc.

Il s'en sert à sa guise soit pour faire des courses successives, soit en la gardant en stationnement intérieur (ou extérieur autorisé) soit en faisant des courses simples, successives. mais en remisant après chacune d'elles sa voiture à une station-garage de la Société.

Chaque fois qu'il remet sa voiture à une station et qu'il en reprend une nouvelle à une autre, son carnet est pointé avec inscription.

À la fin du mois, il reçoit sa note de transport, comme sa note de consommation de gaz.

Veut-il aller à la campagne ? Il téléphone à la Société, à son garage de ceinture — ou bien la Société lui fait mener sa voiture de tourisme à domicile aux heures de stationnement autorisées — ou bien la Société vient le prendre lui et sa famille avec une voiture omnibus de la Société de la capacité voulue, autorisée, elle, à stationner devant sa porte et qui l'amènera pour un transbordement au garage de ceinture où sa propre voiture est remise.

Il a été constaté que les conducteurs abonnés usagers ont respecté les voitures « citadines », que les accidents ont été rares, que la conduite de la voiture électrique étant d'une simplicité totale, les réparations au mécanisme n'ont pas entraîné de gros frais.

Naturellement tout un système d'assurances. d'enquête au sujet de l'abonné conducteur, de contrat avec lui, de versements de cautionnement, d'inviolabilité des compteurs, etc., a été organisé.

Enfin, la municipalité, renonçant aux parkings souterrains publics qui suppriment le porte à porte, mais développent le garage rue souterraine, le garage linéaire tunnel avec émergences routières rares, mais émergences piétons — escaliers nombreux, servant le jour à la circulation et au stationnement, la nuit au garage surveillé et loué (d'où rentabilité), la municipalité s'engageant à fond, a encouragé la formation de la Société par des concours financiers, aide à expropriations, prix de vente du courant, etc., et concédé des privilèges de stationnement à ces « citadines ».

Celles-ci ont été aussitôt adoptées par le particulier qui a trouvé en elles l'aboutissement de la tendance qui le jette sur la 4 CV Renault et le Vélo-Solex... avec l'avantage de l'abri d'une carrosserie fermée.

Ces voitures, consommant les kilowattheures du plan Monnet, ont soulagé les arbres de Paris et les poumons des habitants (particulièrement des enfants et des chiens au ras du sol) du dommage de respirer le CO₂ et le CO provenant de la combustion des moteurs au ralenti... et leurs oreilles, du tonnerre roulant au loin, des moteurs à explosion.

4° CONDITIONS QUI ONT ÉTÉ RÉUNIES POUR ASSURER LA RÉUSSITE DE CETTE OPÉRATION.

a) L'adhésion confiante et complète de la Préfecture de Police, Direction circulation à cette Innovation;

b) L'adhésion et le consentement au risque de trois constructeurs : celui de la voiture, celui du moteur électrique, celui des accumulateurs;

c) La Constitution du capital nécessaire à l'équipement d'un premier secteur de la ville C.A.E.