

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

5, RUE BARTHOLDI, BOULOGNE (SEINE) - TÉLÉPHONE : MOLITOR 19-90 - 19-91

ANDRÉ BLOC

DIRECTEUR

Comité de Patronage : MM. Pol Abraham, Alfred Agache, Léon Bazin, Eugène Beaudouin, Louis Boileau, Victor Bourgeois, Urbain Cassan, Pierre Chareau, Jacques Debat-Ponsan, Jean Démaret, Adolphe Dervaux, Jean Desbouis, André Dubreuil, W. M. Dudok, Félix Dumail, Roger H. Expert, Louis Faure-Dujarric, Raymond Fischer, E. Freyssinet, Tony Garnier, Jean Ginsberg, Jacques Guilbert, Marcel Hennequet, Roger Hummel, Pierre Jeanneret, Francis Jourdain, Albert Laprade, Le Corbusier, Henri Le Même, Marcel Lods, Berthold Lubetkin, André Lurçat, Rob. Mallet-Stevens, Léon-Joseph Madeline, Louis Madeline, J. B. Mathon, Jean-Charles Moreux, Henri Paçon, Pierre Patout, Auguste Perret, G. H. Pingusson, Henri Prost, Michel Roux-Spitz, Henri Sellier, Charles Siclis, Paul Sirvin, Marcel Temporal, Joseph Vago, André Ventre, Willy Vetter.

Comité de Rédaction : André Hermant, A. Laprade, G. H. Pingusson, J. P. Sabatou, G. F. Sebille.

Délégué Général pour la Province : François Girard. Correspondants Régionaux : Centre : André Verdier - Est : Jacques André - Ouest : André Novello - Afrique du Nord : Marcel Lathuilière.

Correspondants à l'Étranger : Afrique du Sud : Maxwell Allen - Angleterre : Ernö Goldfinger - Belgique : Maurice Van Kriekinge - Brésil : Eduardo Pederneiras - Bulgarie : Lubain Toneff - Danemark : Hansen - États-Unis : André Fouilhoux - Chine : Harry Litvak - Hongrie : Denis Györgyi - Indo-Chine : Moncet - Italie : P. M. Bardi - Japon : Antonin Raymond - Mexique : Mario Pani - Nouvelle Zélande : P. Pascoe - Palestine : Sam Barkai - Pays-Bas : J. P. Kloos - Pologne : Joseph Gutnayer - Portugal : P. Pardal-Monteiro - Roumanie : Ion-Enesco - Suède : Viking Goeransson - Suisse : Siegfried Giedon, Jean-Pierre Vouga - Tchéco-Slovaquie : Jean Sokol - Turquie : Zaki Sayar - U. R. S. S. : David Arkine.

RÉDACTEUR EN CHEF : PIERRE VAGO
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL : M^{me} M. E. CAHEN
CONSEIL JURIDIQUE : DURANT FARGET

REVUE MENSUELLE. 10^e ANNÉE

N° 3 - MARS 1939

20 ANS D'URBANISME APPLIQUÉ EN FRANCE

DOCUMENTS RÉUNIS PAR GASTON BARDET

L'ESPRIT DE L'URBANISME FRANÇAIS	MARCEL POETE
L'ORGANISATION DE LA RÉGION PARISIENNE	GASTON BARDET
PARIS, SON ÉVOLUTION CRÉATRICE	GEORGES SEBILLE
L'ARCHITECTE EST-IL UN URBANISTE ?	GEORGES SEBILLE
UTOPIE ET RÉALITÉ EN URBANISME	JACQUES GREBER
SAVOIR OU NE PAS CONSTRUIRE	R. DE SOUZA
L'URBANISME EN AFRIQUE DU NORD	ALBERT LAPRADE
L'URBANISME EN TUNISIE	M ^{me} GLORIEUX-MONFRED
L'URBANISME SAHARIEN	MEUNIER

ET 65 PLANS D'AMÉNAGEMENT

Dépositaires Généraux de « L'Architecture d'Aujourd'hui » à l'Étranger : Argentine : Acme Agency, Casilla Correo 1136, Buenos-Ayres. — Australie : The Craftsman Bookshop, 211 A, Elizabeth St. Sydney N. S. W. — Brésil : Publicacoes Internacionais, Avenida Rio Branco, 117, Rio de Janeiro. — Chili : Librairie Ivens, Casilla 205, Santiago. — Colombie : Librairie Cosmos, Calle 14, N° 127, Apartado 453, Bogota. — Danemark : Librairie Arnold Busck, 49, Koebmagergade, Copenhague. — Espagne : Editions Inchausti, Alcala 63, Madrid. — Norvège : Johan Grundt Tanum, Karl johans Gate, 43, Oslo. — Pérou : Librairie Hart et Cie, Casilla 739, Lima. — Roumanie : Librairie « Hasefer », Rue Eugen Carada, Bucarest. — Uruguay : Planitzki, Calle Dionisio Orribe 3222, Montevideo.

PRIX DE CE NUMÉRO. FRANCE ET COLONIES : FR. 30 - U. P. : 40 - AUTRES PAYS : 43
ABONNEMENTS (12 N^{os}) FRANCE ET COLONIES : FR. 250 - U. P. : 350 - AUTRES PAYS 400
ABONNEMENTS-POSTE : 250 FR. + TAXE TRÈS RÉDUITE. CONSULTER LA POSTE OU LES LIBRAIRIES

VINGT ANS D'URBANISME APPLIQUÉ

Par Gaston BARDET

Chef de l'Atelier Supérieur d'Urbanisme appliqué

Voici vingt ans, presque jour pour jour, qu'après bien des vicissitudes, la Charte de l'Urbanisme français : Loi Cornudet du 14 Mars 1919, a été votée. Nous avons pensé qu'il était utile de jeter un coup d'œil en arrière, afin de mesurer le chemin parcouru et de repartir plus averti. Nous avons donc tenté de réunir des documents pouvant exprimer graphiquement — seule expression possible en cette revue — l'effort fourni par les urbanistes et les administrateurs.

Bien qu'il ne s'agisse que du premier défrichage entrepris en cette matière, nous devons expliquer les imperfections de notre présentation, imperfections provenant de nombreuses causes matérielles ou morales.

Nous avons dû renoncer à publier certains plans d'aménagement, soit que nous n'en ayons pu toucher les auteurs : sociétés dissoutes ou urbanistes disparus, soit enfin que ces plans pourtant « approuvés », après de sérieuses corrections ou par faiblesse, n'aient point leur place ici.

On ne devra pas s'étonner de ne point rencontrer quelques noms d'urbanistes français connus — dont l'œuvre importante a été réalisée à l'étranger, ou qui n'ont point appliqué leurs théories — ni des plans de métropoles importantes. Est-ce parce que le faisceau des intérêts privés est plus puissant dans ces dernières, est-ce parce qu'elles croient que leurs Services techniques peuvent réparer, par une politique au jour le jour, les prévisions lointaines de l'urbaniste compétent ? Toujours est-il que, si l'on discernait des palmes « d'esprit urbanistique », ce n'est pas aux administrations des métropoles qu'elles reviendraient, mais aux maires des petites cités pleines de caractère, qui ont su voir « la grande pitié » de leur commune (1).

Ne pouvant classer les villes par ordre de fonction, nous nous sommes efforcés de les grouper par échelle, autant que les documents et leur date de remise nous le permettaient.

Nous avons insisté volontairement dans de petites notices malheureusement succinctes, sur l'individualité de certains plans. Elles permettront de juger sommairement de l'adaptation au sol, au milieu et de la hiérarchie des

(1) Sur les quelque trois cents plans approuvés, plus de la moitié concernent des villes de moins de 10.000 habitants, parmi lesquelles la moitié sont des stations balnéaires, climatiques, thermales, touristiques, etc...

nécessités spirituelles et matérielles.

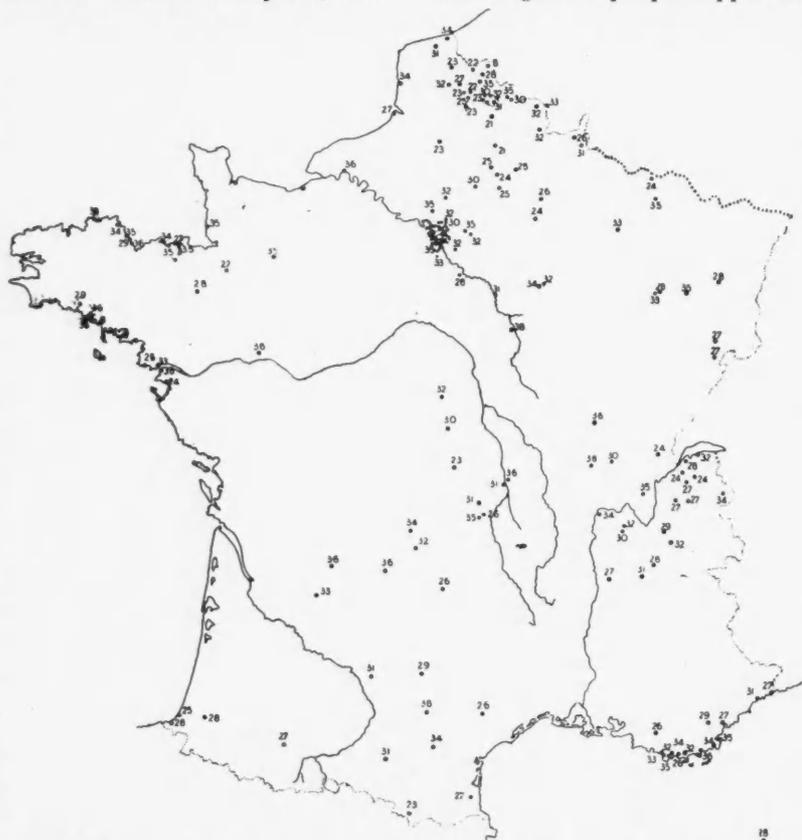
Nous n'avons pas fait un exposé critique des documents, bien qu'en urbanisme, la critique — consistant à déterminer la plus ou moins bonne application graphique de principes scientifiques — puisse être très objective. Mais les principes scientifiques sont encore bien balbutiants, peu connus ; ils n'ont guère été synthétisés et les soi-disant « traités » propagent toujours de grossières erreurs ou des théories surannées. En outre, et c'est surtout ce qui nous a arrêté, *il est à peu près impossible de juger, à priori, de la valeur des esquisses conventionnelles, nommées « plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension »*, alors que l'on peut, avec une certaine habitude, dénoncer les points faibles des projets d'architecture. On ne peut donc juger un plan d'aménagement que par rapport aux états actuels et pas-

sés, d'après les documents et l'inspection du terrain. Les courbes de niveau et même les maquettes ne peuvent suffire, car il y a sur place, outre le modelage géographique, le modelage humain que nul plan, nulle photographie ne peuvent exprimer parfaitement.

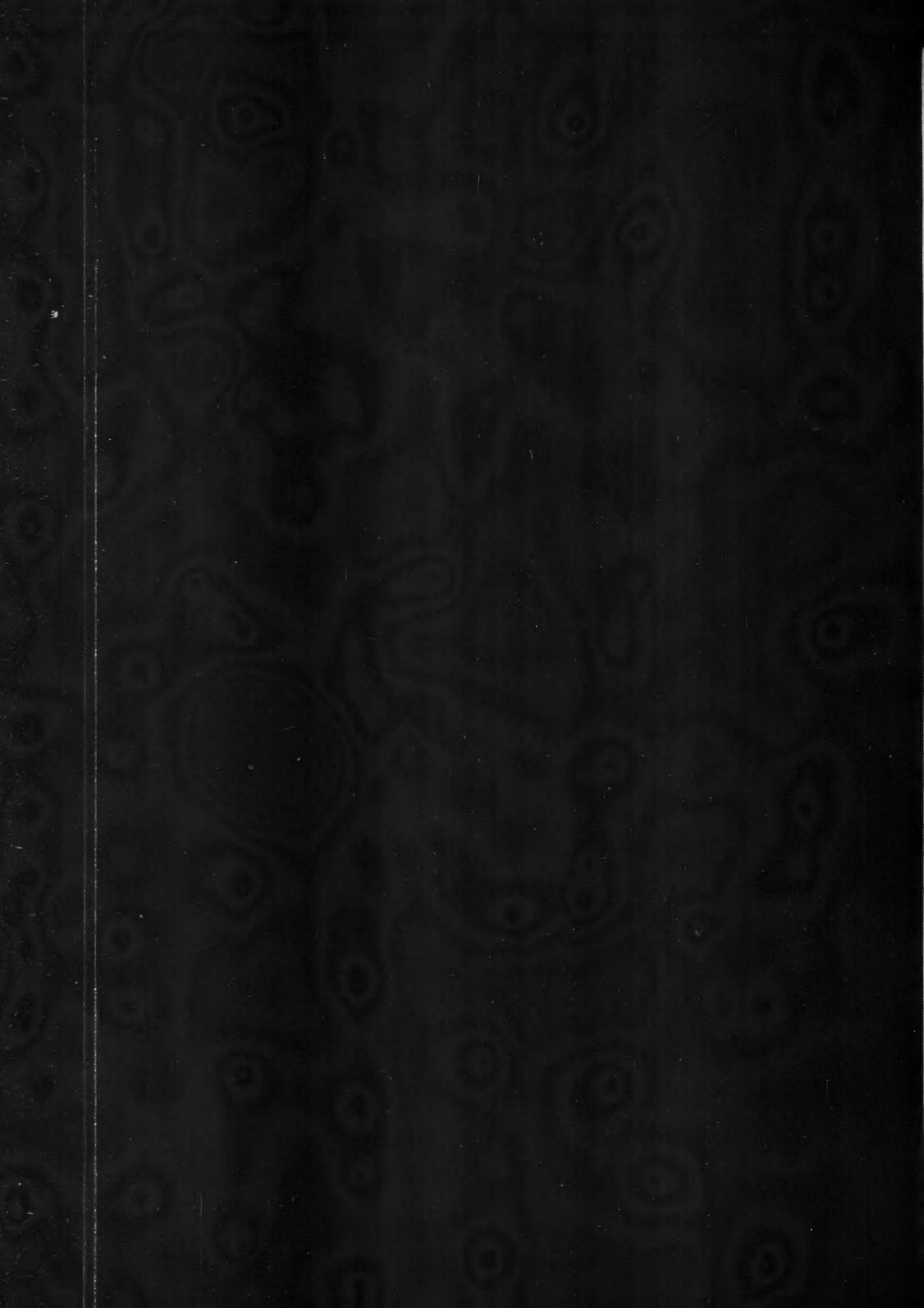
La composition des plans urbains réclame de sérieux dons d'observation ou d'analyse, ainsi que d'évocation ou de synthèse. L'urbaniste doit se servir de notations prises par des poètes, des peintres, des graveurs, en vue de faire revivre l'être qu'il traite aux différentes époques essentielles de sa croissance. Les quelques gravures anciennes que nous avons publiées, attirent l'attention sur ce que l'on appelle

« le dossier urbain » et qui constitue, en fait, « les papiers de famille » de la cité. Ces papiers de famille sont rares, les archives municipales étant généralement pauvres. L'urbaniste se trouve ainsi dans l'obligation de faire personnellement des recherches dans des bibliothèques, archives, bureaux de statistiques de tous ordres — tâche qui n'est pas sans charme, mais combien sous-estimée par les municipalités.

Ces gravures anciennes font ressortir, par opposition, le manque de lisibilité, de caractère des agglomérats urbains de notre époque. Les villes se sont considérablement abâtardies depuis la révolution industrielle de la fin du XVIII^e siècle. Quel contraste entre des noyaux originaux, organismes vraiment révélateurs de leurs fonctions, et la désespérante banalité des surfaces loties actuelle où ces malheureux noyaux n'apparaissent plus que comme des foyers de surpopulation ! Si la forme



REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES PLANS « APPROUVÉS » EN AOUT 1938 au nombre de 300 environ. Il existe un nombre égal de plans en gestation, en cours d'approbation ou qui n'ont jamais été délibérément soumis à la procédure.



TWENTY YEARS OF APPLIED URBANISM IN FRANCE

Pages 2-3. TWENTY YEARS OF APPLIED URBANISM. — The Magna Carta of French urbanism, the Cornudet Law, was voted on March 14th, 1919. The documentation included in this number of the "Architecture d'Aujourd'hui" seeks to give a graphic expression of the efforts of urbanists and administrations since that time. If the development plans of many large cities are noticeable for their absence, it is because they have none, either due to the opposition of private interests or to a vague hope that their technical services by a day-to-day policy will be able to make up for the absence of the services of a qualified urbanist. No effort at critical commentary has been given with the plans here published. The scientific principles of urbanism are yet in their swaddling clothes. Moreover, the real value of an urbanistic plan can be judged only after it has been applied, for besides the geographic modelling of a town, there is a human modelling which no photo nor drawing can indicate. Old drawings of cities serve to bring out the lack of clearness, of character, of the cities of our time. What contrast between their originality and evident functionalism and the desperate banality of our vast areas cut up into lots. If the form has become so mediocre, it is because the human pattern in cities has also become mediocre. Present-day cities are held together by their inhabitants' desire for money or pleasure, by publicity. Their floating populations are composed of heterogeneous elements, unassimilated and without spiritual community. The scale and the character of an urbanistic composition vary inversely. While certain municipalities and people still confuse public building with urbanism, the great majority understand that, in any case, it is more complicated than tracing axes and lining up city blocks. For urbanism in France has attained a significance more ample and elevated than in many countries. The Garden-Cities, City-Planning, and Stadtebau have long been left behind. Since, however, an urbanist's composition can be upset by unforeseeable material or spiritual changes, a law should provide for the periodic review and revision if necessary of the development plans of each city by a qualified urbanist. The over-rapid growth which marred our cities seems to be touching its end. An inverse movement seems even to be starting. It is indispensable that the small towns be guided in time to save them from the malady of too-rapid growth which threatens them when the movement of decentralization sets in seriously — guided in the true urbanistic sense which means where "not" to build.

Pages 4-5. THE SPIRIT OF FRENCH URBANISM. — French urbanism is one of the multiple expressions of the French mind and character and reflects the quality of the spirit, Gallic at the base with Roman, states of and Christian influences. Urbanism reflects the successive barbarian civilization. The Renaissance brought new urban compositions to the admirable mediaeval cities, forms which reached their fullest flowering in the 17th and 18th centuries' pure classicism. The beauty and rational qualities of these centuries' creations left their lasting trace not only in France, but in the cities of most other countries. It can, indeed, be said that from the 9th century until the time of Napoleon III and Haussmann, France was the world's urbanistic torch-bearer. From 1870 until recently, caught in the mill of two wars and the industrial revolution, she herself be passed in this respect by other nations. Since the Great War, however, her urbanistic activity has been renewed. She is the first nation to have created a synthesizing form of instruction for urbanists. Urbanism is, in truth, a synthesis: a synthesis of psychology, biology, sociology, history, geography physical and human, geology, meteorology, hygiene, jurisprudence and the economic-social sciences. When urbanism becomes applied not only the urbanist, himself, but the architect, the engineer, the hygiene expert, the surveyor, come into play. In no other domain of art or science is universality so indispensable. Add to the above sciences another, that of incorporating a village or city into its section, and the section into the nation, so that local and national character are respected and expressed and one has a job typically French which normally should be carried out brilliantly by the French urbanists.

Page 6. REGIONAL PLANS. — The plan of improvement and development of the Parisian region is the first of the regional plans of this sort to be drawn up in France (1935). Seventeen other regional groups exist since the beginning of this year. Regional organization consists in redistributing the zones of intense population, industrial zones, open spaces, etc., within a given region taking as a basis the human, economic and natural geography of the area in question. This necessitates the creation of a regional or interdepartmental organizing body with a council of technicians — geographers, economists, sociologists, etc.

Page 6. THE ORGANIZATION OF THE PARISIAN REGION. — As early as 1911 Paris had overflowed and flooded the surrounding municipalities. The war stopped the initiatives begun at that time. The

post-war committees created to organize the Parisian turned out to be so many filing cabinets for plans and ideas submitted. Only in 1932 with the law officially creating a Parisian region has serious activity begun. It is interesting to note that Paris, itself, does not form part of this region but continues without urbanistic plan. The work of establishing a plan of organization for the Parisian region was given to a distinguished urbanist, Henri Prost, who after three years of study of this difficult problem arrived at the following results; 1) classification of areas surrounding Paris according to density of population; 2) in class A areas (densest) new building regulations to regulate future density, and zoning — zones of collective dwellings, individual dwellings, industry and, temporarily, a mixed zone of collective dwellings and industry; 3) in B and C where congestion is less tragic, zoning (without a mixed zone), and establishment of a large reserve area; 4) in D which is definitely rural, and contains small towns of stationary or diminishing population, no zoning, but establishment of a reserve area; 5) creation of new highways to facilitate circulation; 6) preservation of forests and parks, private and public; 7) protection of fine views and landscapes; 8) efforts for the decentralization of industries and their removal from the most congested parts of the Region; 9) co-ordination of transports. For the plan to succeed, the creation of a number of overflow communities in the class D area not in towns already existing but in carefully chosen places, and the efficient organization of transports is necessary. In these new communities, the individual dwelling should be encouraged, and care should be taken that they have real life through their own commerce, small industries and civic life, so as to avoid the dismal atmosphere of separation from the world which seems characteristic of garden cities in general.

Page 18. A PRECURSOR, EUGÈNE HÉNARD, who already from 1903-1910, had invented the giratory crossing and the continuous flow of traffic now more and more used in America, and who recommended mounting the street level a story above the ground level, as the solution of the traffic problem, all trucking passing on the ground level, all pedestrian and light traffic on the street level.

Pages 19-20. PARIS, ITS CREATIVE EVOLUTION. — These two pages review the book by Marcel Poete, a distinguished urbanist, on the urbanistic evolution of Paris. He studied the different cities that Paris has been, points out the characteristics which have been common to them all — for example, the continuous intellectual quality of the Mont-St-Geneviève. The role of the urbanist is to seek out, if he can, these common denominators in planning for the future. The urban adventure is the result of the adventures, material or spiritual, of a city's inhabitants. The urbanist must understand that it is they, not he, who finally create the city, but in seeking to discover and utilize the permanently essential of a city he can make it possible for the city to evolve in beauty. Page 19, progressive filling in of the north branch of the Seine. Page 20, the development of urbanistic instruction in France.

Page 21. Two recent urbanistic creations of the Parisian region. Above, Chatenay-Malabry (1937) conceived for 20,000 pop., magnificent site, surrounded by forests. Buildings limited to 2-3 stories with exception of one vertical accent, a ten-story apartment house which somehow replaces the village church spire. Below, Plessis-Robinson (1932).

Pages 22-23. LYONS. — The plan of development of Lyons, already established, is present being approved by the city authorities. Proposed traffic ameliorations, three-branched tunnel under Fourvière Hill, lengthening of the rue de la République, two new bridges and modernizing of the Moncey quarter. Traffic ameliorations now in progress, the Outer Boulevard, the tunnel and a cliff high-way. Lyons has been very active since the war with Herriot as mayor, in the construction of public and social buildings: Edouard Herriot Hospital, Garibaldi swimming-pool, low-cost dwellings, Municipal Stadium, new slaughter-houses, etc. Among sanitary measures provided by plan is the revision of entire sewage system. Page 22 left, Lyons in 1625 and the Roman theatre; right, maps showing zoning, park spaces and medical institutions. Page 23, perspectives of proposed tunnel and project for circumliaison of way of access to Lyons.

Page 24. MARSEILLES from the air.

Page 25. Above, plan of situation for new central park. Center left, proposed motor road at north entrance to city. Lower left, comparative views of present and proposed conditions in cathedral quarter. Right, present and proposed views of Fort Saint-Nicolas.

Page 26. NIMES. — Center, proposed city plan. Above, view of unhealthy old quarter, in which the majority of buildings are condemned. Below, historical map, and maps of circulation and parks. 84,700 inhabitants.

Page 27. LILLE AND THE ROUBAIX-TOURCOING REGION. — This project won in the international competition. It was studied in connection with the general survey for the development of the whole region.

Pages 28-29. PERPIGNAN. — Pop. 100,000. Flood prevention, bridges, viaducts, sanitation and preservation for historic architectural gems.

Page 30. LE MANS. — Pop. 78,868. Situated on hills overlooking the confluence of the Sarthe and Huisne rivers. Proposed improvements: highway improvement, creation of new outer boulevards, zoning, reserve space for future development. Photo shows center of town. Below, the plan of development.

Page 31. Maps of Le Mans showing, left, roads and railroads, density of population, monuments and views; right, schools, industries, zoning.

Pages 32-33. GRENOBLE. — Ancient fortified town dating from Roman times, on Isère and Drac rivers. University, military, industrial and commercial town. Pop. 85,621. Improvements already finished; fortifications demolished, creation of new boulevard 45 meters wide and landscaping of this new zone, parks and playgrounds in former military territory. Ice rink, gymnasium, airport.

Page 32. Grenoble as a fortified town, and in 16th cent. Below, plan of development. Page 33, upper right, the successive steps in growth of city. Left and below, plan and section of projected place at bifurcation of Gap road.

Page 34. ORLÉANS. — Pop. 70,000. Situated on sunny, dry, right bank of Loire. Plan includes salubri-fying of old, historic city, with due respect for archeological monuments; zoning and park system; improvement of highway entrance to town which is now hindered by railroads; recuperation of land on river front for suburban park.

Page 35. POITIERS. — Pop. 42,000. Non-industrial. Trade center for grain, wine, leather, etc. Extremely irregular topography rendering plan of circulation difficult and only partially satisfactory. Two sorts of streets; residential and arterial. Parks and gardens destined to be fixed at 10 1/2% of city's area. Zoning. Poitiers being a museum in itself, the city's policy will be not only to conserve historic buildings but their atmosphere. — TOURS. One of the oldest towns of France. Located in valley surrounded by low hills. No new thoroughfares since the axial streets of the 18th cent. Plan includes the removal from its present site of the railroad station which interferes with the town's improvement. Also, the reconstruction of two of the three bridges is indispensable, and two new avenues are to be created. The historic quarter is insalubrious and is to be cleaned up, the buildings having an artistic or historic value to be, of course, preserved. Counting the flood prairies of the Cher, the free space of the town comes to 14 1/2% of the town's surface.

Page 36. ANGERS. — Pop. 85,000. Situated in heart of rich Anjou province. Traversed by the Maine river. Important highway, agricultural and industrial center. Three railroad stations, an airport. Has bad sanitary conditions which are now being attended to. The extension plan of the town provided for zoning (Work in the center of town has already begun to open up congested conditions) and the park system of which a portion of the city's budget is annually employed.

Page 37. Above, views of Angers' chateau and cathedral. Center, the plan of the main park with views of it below.

Page 38. NANTES. — Important works of urbanism now in progress. Situated on both banks of the Loire. Three islands of the river have now been reduced to one, by filling-in of river branches. This recuperated land is not to be built up but used for gardens and auto parks. A small stream, the Erdre, has also been completely covered, its surface now forming a 40 m. wide boulevard. The stream, itself, is used as an underground canal. The badly-placed railroad tracks are to be moved and put underground in the land recuperated from the Loire. The buildings are of great density, the streets very narrow. The whole center of town has to be opened up. Photo above shows island before the river's branch was filled in. Note location of railroad. Below-project for new quarter.

Page 39. IS THE ARCHITECT AN URBANIST? — This question is answered by Mr. Sebille whose reply is that by his education and experience an architect is better prepared than any one else to become an urbanist but that special supplementary study is also necessary for him. Photo shows present-day view of Nantes.

Page 40. NEVERS. — Situated at confluence of the Loire and the Nièvre on Roman road from Lyons to Paris. Concentric historical development around the cathedral and the ducal palace. The plan of extension

continues this concentric development. Principal works provided by plan: widening, lengthening and creating of streets; improvement of city communications; zoning; regulations preserving certain sites free from building and obliging the use of local materials in order to preserve the town's general character; general sanitary measures including renovation of unsanitary quarters and the complete suppression of the quarter built on former marsh land. Photos show Nevers to-day and in 1645. Center, the plan of organization.

Page 41. LA ROCHELLE. — Pop. 40,000, constantly increasing. Ancient fortifications demolished only after the Great War. Plan provides six zones, parks and gardens throughout town suburbs. An industrial, commercial and fishing town which can have an excellent development on the condition that open space is kept in proportion to building development.

Page 42. BELFORT. — Pop. 45,625 with regular of 1,000 a year. Touristic, commercial, military and industrial. Situated between the Vosges and the Jura, altitude 365 meters. Method of development: creation of workmen's quarters near factories in agreeable setting (gardens, parks, etc.); development of residential districts; organization of commercial quarter in center; restoration and modernization of Old Town with scrupulous respect for its general character. The plan of improvement and development, above; below, plan of Belfort in 1717.

Page 43. BESANÇON. — Backed up against the Jura, this town, originally contained one sort of peninsula formed by a bend in the Doubs river, is a natural stronghold, many times fortified. What remains of the 17th cent. works of Vauban are to be transformed into promenades and boulevards (See photos at bottom of page). Urbanistic work accomplished up to now: two garden-cities, a university city and several preventoria. Above, bird's eye view of city. Center, plan of northern ramparts to be transformed into promenades; the organization plan.

Page 44. PERIGUEUX. — Pop. 33,000. Was originally two towns which fused and developed in perfect confusion. The maps shown are those of history, zoning, circulation and opening-up and safeguarding of ancient town.

Page 45. LE PUY. — Town of about 20,000, spread over side and at foot of an isolated hill. Surrounded by mountains, and crossed by two rivers. Altitude, 629 meters. Though somewhat removed from main rail road lines, Le Puy is the intellectual, industrial, administrative and economic center of a whole region. Considerable influx of tourists. Plan provides for the organization of commercial district in lower town, of residential district in upper town; for improved circulation although this can never be ideal because of the topography. See plan, upper right and views on left. — DIEPPE. Fishing and tourist port, summer resort, industrial city. See plan, center right. Zoning provides for collective dwellings of fixed population in center, hotel zone for floating population, residential districts on the heights and along seashore, an industrial zone and a port zone. Plan of extension provides for new arteries to facilitate circulation, parks and gardens to relieve density.

Page 46. THE UTOPIAS AND REALITIES OF URBANISM. — A doctor who prescribed a yet to be invented operation to produce a superman for one of his patients could scarcely expect the patient's consent and continued patronage. A doctor prescribing remedies having at least some possibilities of curing the sick man would have a maximum of chances to see his orders carried out. The same is true of urbanists, for they, also, are usually called to cure sick cities. Urbanists should, then, if they wish their splendid profession to prosper, keep their dream projects for their personal use only, and apply themselves in all cases of real urbanism to finding reasonable solutions which can be possibly be carried out as to money, as to time, as to space. They must make themselves known as prudent, methodical, capable and realistic directors.

Page 47. ABBEVILLE. — Below, plan of extension, providing viaducts under railroads which surround the town on three sides, prudent organization of the picturesque old town, creation of extension quarters and social institutions on outskirts. Above, aerial view showing center of town and its outskirts in which the center of each block of buildings is occupied by gardens.

Page 48. DINAN. — 10,633 inhabitants. Situated on navigable river, has important port. Circulation important since town is at intersection of two national highways and three departmental roads. Preservation of old town comparatively easy because it is geographically separated from modern town. Numerous new streets are to be opened up. The town is already famous for its parks which need, only, to be kept up.

Page 49. SAINT-ÉMILION. — In the eighth cent. Saint-Emilion lived as a hermit in the rocky cliff of southern exposure where the present-day in part stands. The town developed on top of and at the foot of the cliff. The town as it now exists has an undeniable artistic and historic value. Its plan of urbanism consists above all in protecting and preserving what already exists. New buildings in its streets must be built in local stone. The moats about the fortifications are to be left and kept in good condition. And to protect the town's setting, a zone of vineyards has been created all round it.

Page 50. SURESNES. — Situated at the western limit of the department of the Seine, this town mounts up from the river to the cliffs above. Natural zoning, the industries being below with the railroads and river, the residential quarter above. The zoning laws continue this natural zoning, discouraging dwellings below, and forbidding industrial constructions above. The residential section is zoned into collective dwellings and private homes. The open spaces represent 8.40 % of the town's area.

Page 51. DEUIL. — Some 5,000 inhabitants. Its situation, near Epinay which is one of the large towns of the Parisian region, permits its extension as a purely residential group, only family industries being admitted. Careful organization of transports. — VERRIÈRES-LE-BUISSON. About 2,500 inhabitants. On road from Paris to Chevreuse. Three zones: individual houses, collective dwellings, industries. Free spaces for play grounds, gardens and small parks. Preservation of views and landscapes.

Page 52. GÉRARDMER. — "The pearl of the Vosges", on lake at altitude of 660 m. First-class summer resort with annual tourist passage of 40,000 people. Town of 7,600 inhabitants with textile, wood, felt paper, industries, granite quarries, large production of Munster cheese. The development plan is intended to cover a period of 30 years. It deals mainly with opening up and widening of streets and creation of port for sea-planes, new cemetery and other works.

Page 53. Urbanistic plans of Draguignan and Le Coteau.

Page 54. Above, ROMANS, town of 17,054 inhabitants, not on a main railroad line and, having no special attraction for big industries, does not seem called to become an important center. Leather and leather products are its small industries. Zoning divides the city into residential, commercial and administrative, and industrial quarters. Considerable work has already been done to provide breathing spaces: sports field, play grounds, a garden-city, and two parks. Below, MENTON. Pop. 22,600. Plan occupied with improvements for a winter resort. Zones permitting buildings of a limited height, zones permitting no building, parks, gardens and promenades have been created.

Pages 55-56. THE FIRST THING TO KNOW IS WHERE NOT TO BUILD. — The first thought of the urbanist should be to prevent building, builders and money greed from eating up the free and planted space indispensable for the physical and mental health of a city. Almost invariably, the plan of organization means much building. In truth, a city should be ruralized rather than urbanized. It seems more and more proved that a site, beautiful in itself, should command the utilization of the space about it. "The beautiful is the base of life, because its first principle is order" order which is harmony between the subject and object.

Page 55. Plan of Fontenay-le-Fleury, a rural and residential community in the Parisian Region. All elements of the plan tend to preserve and exalt free space. Vast reserve zone. Civic and sports center giving on the countryside.

Page 57. VICHY. — Project for a series of woodland promenades and parks shortly to be executed for the town of Vichy, whose population is of 25,000 but which receives some 180,000 visitors each year on account of its springs and bath establishment. Below, Vichy in 1865.

Page 58. Above, plan of development fort Barbazan-les-Thermes. 400 inhabitants, 300 annual visitors. New bridges and improved roads to facilitate approach to the establishment. Below, Saint-Bertrand de Comminges, village of 200 inhabitants, remarkable for its admirable and historic site (altitude, 450 m. in village and 1,100 just outside). In third century, the city of Lugdunum-Conventorium stood here (150,000 pop.). Urbanism consists in preserving the place as it is.

Page 59. Essentially a mountain springs resort, CAUTERETS is located at an altitude of 934 m. with high mountains all round. It is reached by a single road and a single, narrow bridge. The plan of development calls loudly for another bridge, improvement of the road, cration of sports fields, etc. Pop. 1,300. Annual visitors, 20,000. — BARBOTAN-LES-THERMES was founded during the Roman occupation. Its waters come from artesian well at 35 degrees centigrade. Situated in a sheltered valley surrounded by low hills. Two bath establishments. The extension plan provides for administrative buildings, hotels, commercial center, casino etc.

Page 60. NERIS-LES-BAINS, ancient Celtic town, flourishing under the Romans, three times destroyed and rebuilt, came out its torpor in the early 19th cent. and is slowly but continuously increasing the number of bathers. Its plan of growth calls replacement of the bath establishments, widening and creating of streets, creation of a series of parks for the clientele of the thermes. — GUÉRET. 7,890 inhabitants. Crossed by three national highways which are to be turned around the town. Improved streets and sanitation. Zoning — even for the now inexistant industries.

Page 61. BOURBON-LANCY, town of its surrounding agricultura region and possessing modestly patronized thermes. Organization: ordinary work of sanitation, water, street upkeep. Extension: unnecessary. Beautifying: creation of promenades, gardens etc. for thermal visitors; zoning, thermal, commercial, archeological, industrial and low-cost dwellings, residential quarters.

Pages 62-63. LUXEUIL-LES-BAINS. — Old Gallic town. As it now exists, it is spread along a main street whose center is the medieval town. It is a very lively and commercial town and its thermal establishment prosperous. The streets, aside from the main street are practically inexistant. The urbanizing of this town includes the creation of concentric side streets and thoroughfares to facilitate communication between the station and the town and the thermal establishment and an outer boulevard; the removal of the railroad tracks to outside the town; changing the place of the market; a sports field; removal of cemetery outside of town; creation of vast parks.

Page 64. VAL D'ISÈRE. — This is an old mountain village reorganized for winter sports. The commercial and sportive quarters are in the center.; post-office, shops, guides services etc. — TRESSERVE, little summer resort, remarkable for its site. A street limits the circumference of the residential zone. — BRIANÇON. The old town dominates the new town by 100 meters. The projected streets will give good communications between the two and the residential quarters between them. Special zones are reserved for sanatoria. Altitude 1,200, 1,300.

Page 65. ECOUEN. Pop. 3,000. The plan of the old town is exactly as traced in the 18th cent. Several post-war lotted developments straggle near the station and under the very terraces of the Chateau. The organization of Ecouen aims to open up the view to the Chateau and create new streets to integrate the above mentioned developments into the town. — AIX-LES-BAINS. Thermal station existing since the Roman Epoch, and built around the springs. Splendid site, with hills on three sides and the lake du Bourget in front. The new extensions favor the town's growth towards the hills.

Page 66. Plan of regional organization of Algiers. Note helicoidal ramp in center. It is composed of two large one-way tubes nearly two kilometers long.

Page 67. Above, urbanist's plan for Fez. URBANISM IN NORTHERN AFRICA. The urbanistic movement in Northern Africa was given its impetus by two men; Lyautey and Henri Prost. Under their guidance, the magnificent cities of Morocco sprang up as if by magic. Their work served as example for Algeria and Tunisia, where after many short-sighted mistakes, enormous efforts in the direction of urbanism are now being made.

Page 68. RABAT. — Above, the city before 1913, and its plan of extension. Below, plan of open spaces and of circulation. Pop.: 20,000 Europeans; 30,000 natives.

Page 69. RABAT. — Situated on the sea and at the mouth of the Bou Regreg, is the old native town which is walled. A single artery going from the principal gate of the native town to the door or the Residence Generale joins the two towns and, continuing, leads on to the airport. The European city has three main elements: the Governor's Residence, the Sultan's palace, the port. The palace with its enormous walled gardens is situated in the center of the town where it hinders circulation considerably, no public passage being allowed to cut through it. The administrative quarter, situated between the underground railroad station and the Residence, is in close proximity to the Palace. The port had little influence on the city's development as the existence of two other big ports close at hand, makes its great development improbable. Business district in center between station and market. Residential districts towards west and along sea front and river. Many gardens. Protection of fine views. — CASABLANCA. Pop. 50,000 Europeans; 110,000 natives. Situated on the Atlantic, on a vast low plain rising gently to the south-west. Important port, industrial and commercial center. The port, station, native village and a large disaffected native cemetery destined to become a garden, occupy one section. Business section to the east, residential section to west and south. The axes of circulation follow old desert trails. An outer boulevard and a sea-front boulevard surround the town. One 69 acre park and numerous small gardens form town's open spaces.

Page 70. MARRAKECH. — Important Berber town, founded in 9th cent. European town at three kilometers from native town. Pop. 10,000 Europeans, 160,000 natives. Heart of European town formed by vast semi-circular place from which proceeds a fan-shaped tracing of numerous streets. A magnificent avenue, curving through gardens, joins the native and European towns. Certain restrictions prevent the invasion of the native town by European residences. Marrakech is at the intersection of numerous important roads. The garden-parks which are numerous are united by avenues. — MEKNÈS. Pop. 10,000 Europeans, 40,000 natives. Situated at 500 m. of altitude, on the edge of a plain which descends abruptly to the north towards the valley

of the Oued Rdom. It is the capital of the Sultan whose palace extends its grounds to the south of the town. It is the only town whose plan has not been hindered by private interests, the only town which can develop without useless work as to public ways. The commercial, administrative quarter is grouped on one of the two hills of the town; the schools and residences on the other. The town is set in greenery and gardens.

Page 71. URBANISM IN TUNISIA. — The French arriving in Tunisia in 1870 found 4 kilometers of roads in the whole country, deplorable sanitary conditions, and a desperate lack of water. The ruins of Roman aqueducts, bridges, etc. however, proved that this country had at one time been flourishing. In 1930, the roads of Tunisia, main and secondary, measured 5,460 kilometers. The service of hydraulic has operated miracles in the supply of water both for ordinary purposes and for irrigation. Certain Roman works even have been restored and are now giving service anew. As to sanitation, malaria has nearly disappeared thanks to drainage of marshes; sewage systems in the towns have greatly improved hygiene. As to the towns, themselves, the old native towns are walled and have a picturesque quality over which urbanism should keep careful watch. They are usually located on a hill-top. The European towns, on the contrary, usually spread out at the foot of the hill. The European town's tracings are straight and perpendicular to each other, while the streets of the native town turn continually. The native house has only the door as opening on the street, getting its light and air from an inner patio. From the urbanist's viewpoint, the main thoroughfares of the European towns should be straight, wide and with buildings whose covered arches protect the sidewalk and give shade; the secondary streets such as those in residential districts should follow the Arab custom, which protects from the violent winds and the sun. Plans for sanitation and public ways already exist for the majority of Tunisian towns. The town of Tunis, itself, is zoned into business district, port and industrial district, residential districts. The administrative quarter which is separated from the European town by the native town is inconveniently placed. The native town also its natural zoning, the souks, the residential quarters and the Jewish quarter, which is dreadfully insalubrious. To improve health conditions and communications, a wide street has been cut through the native town. The important problem for Tunis is the creation of a park system which is totally lacking to-day. The native town has numerous ruins which could easily be cleared to make place for gardens. A fine esplanade on the sea-front, planted with several rows of palms and with play grounds and athletic fields is now under construction. The Tunisian towns should be studied not only with an eye to sanitation, communications, aesthetics but also with their future growth in mind. The creation of city-gardens for workmen began as early as 1886.

Page 74. MAISON CARRÉE. — Pop. 24,312. At the intersection of numerous roads and a market center, this town is called to play an important industrial and commercial role. It is a center of assimilation of the native population, of Algeria. The topography determines to a large extent the plan of extension and organization. The ground is regular, nearly level with some low hills. The through traffic will be turned aside from the center of town. The residential districts will be well protected. Flood risks are to be lessened by the building up of the banks of the Oued Harrach, these areas later to be used for parks and gardens. A lotted development, separated from the present town by the agricultural school and the military quarters will form a real new town, with a monumental entrance from the autostrade from the East. Sewage improvement. Garbage incineration. Increased water supply.

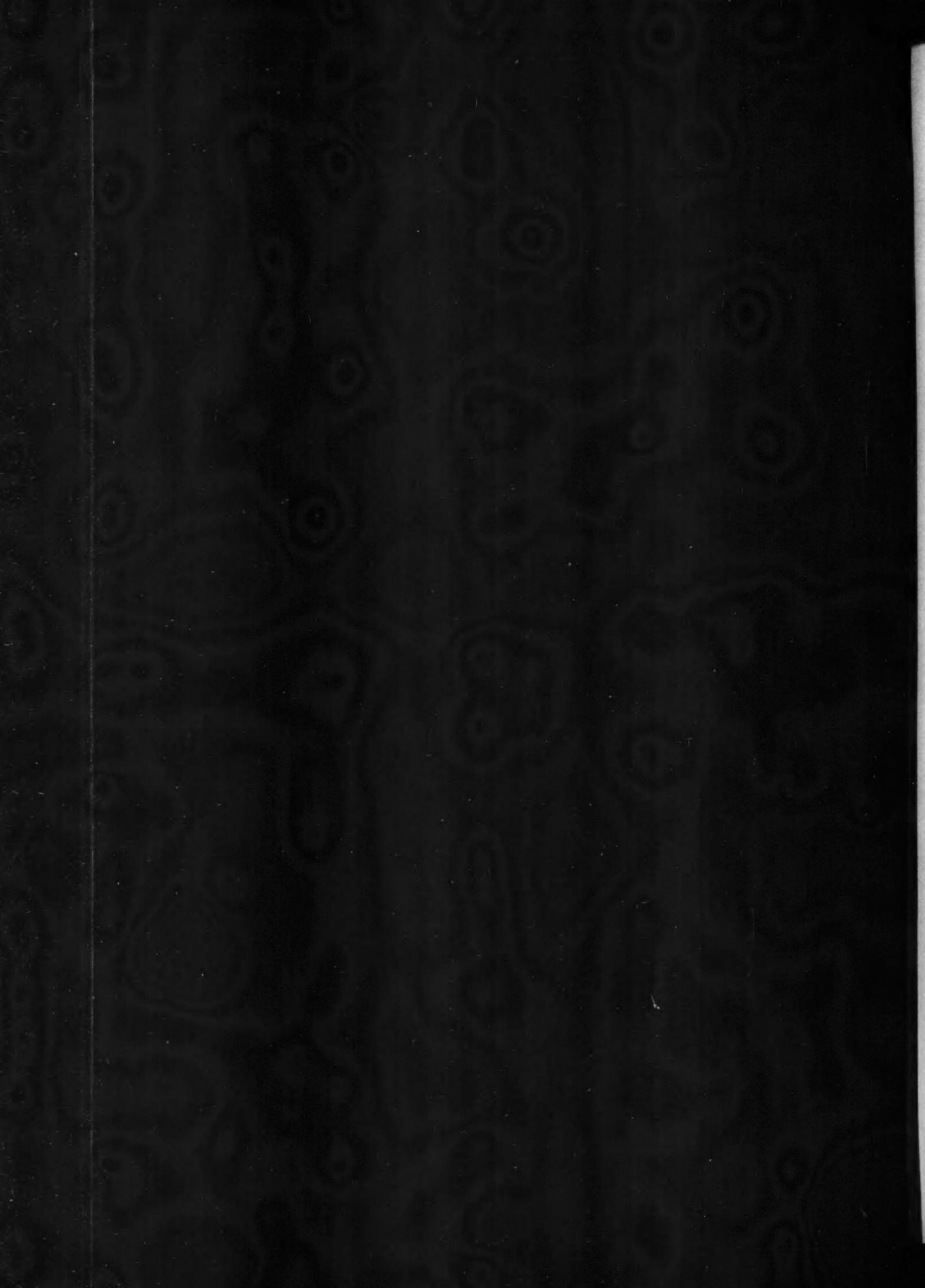
Page 75. AIN-BEDA. — Altitude, 1,000 m. Situated on a plain, open on all sides, on which are big farms and stock farms. Above all, a market town and meeting place of several important roads. Laid out like a checker board, originally, but allowed to grow in a disordered fashion. Natural extension is limited except on the south. It is, then in this direction the urbanistic plans provide for its development. Elements of this development: new market south of town to receive 70 % of stock directly from highway, a native dwelling quarter near this new market; garden-city near station; ground on east to be made into gardens and parks; creation of new streets of a minimum width of 8 meters.

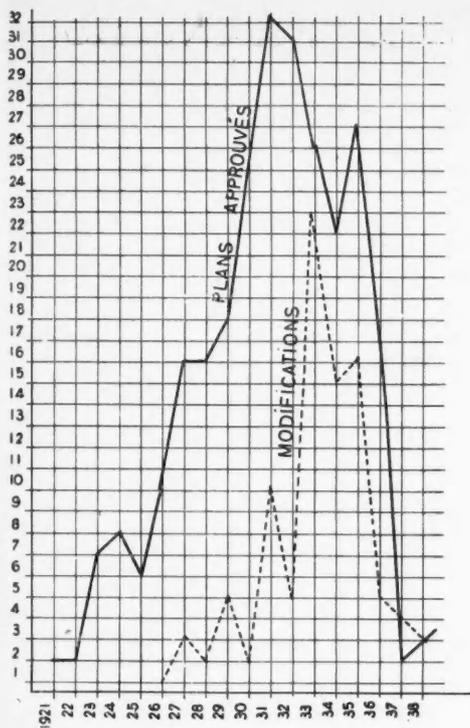
Page 76. TEBESSA (Constantine). — The very thought of this town is impressive. Phoenicians, Numidians, Romans, Byzantines, Vandals, Maures, Arabs and Turks, killed each other unceasingly there up till 1851 and the entry of the French. The Roman baths of Youks, the railroad shops, the Kuif phosphates make it an industrial center; hunting in the Aures forest make it a tourist center; the native agriculture and industry make it a market center. Also, an important administrative and military center. Climate: -5 degrees centigrade in winter; 45 degrees centigrade in summer. Altitude: 870 meters. Numerous inscriptions, tombs, a fortified Byzantine camp, a fortress, an arch, a basilic, an aquaduct and numerous bridges subsist from the past. Urbanism consists in protecting all that and saving it from military engineers. Regulations limit building heights, openings and gardens, protect natural and historical sites without hindering for that, the freedom of circulation and the sanitation of living conditions. — OUED-ZENATI (Constantine) pleasant little town dating from 1876. Pop. 3,000, of various races. No native segregation. The streets are ancient paths. Their steepness necessitates special treatment. This town's two little rivers have been straightened.

Page 77. DAKAR. — The plan provides for: creation of a new native village which will be in reality a series of villages, each under the authority of its chieftain, each having its space for truck-gardening, each conceived as a little urban center, with its mosque, schools, playground and sanitary services (the policy of the administration is to try to interest the natives in various sorts of farming, the only one at present being the arachide); creation of an industrial zone near the navy port, commercial in the center of the present town, creation of a residential quarter along the sea-front; development of the street network, with a main artery from the port to the air-field, and another connecting the city with the Hann beach; creation of zoological and botanical gardens; tourist developments, hotels, etc. The jetty of Dakar-Gao, now under construction will give Dakar one of the finest ports in the world.

Pages 78-80. URBANISM IN THE SAHARA. — Disseminated over immense expanses of stone and sand are some twenty cities big as country towns, of which the largest has a population of 3,000, which command a hinterland of well-defined geographic regions having each some 25,000 inhabitants. Such is the lay-out of the northern Sahara. Each region has its own highly accentuated character, marked in the soil, the inhabitants, the buildings, the general form and disposition of things. Nothing in common, for example, between El Golea, town of running water and farming, and El-Oued, imprisoned in dry and salty sand. Little commercial exchanges between towns because of the immense distances of the desert. People live on what is produced on the spot. If it were not for the date industry, the caravans would carry more poetry than merchandises. Yet, even in the Sahara, towns grow at the intersection of trade routes and each one marks a step on the Sahara trails. The old walled towns were strongholds designed to fight against the rigors of the climate as well as against the attack of men. Water, here, is the most precious thing in the world and human ingenuity concentrated on this vital problem. The miracle of Moses is everywhere. In this struggle, men, animals and plants are more united than elsewhere. The French policy has always been to reinforce the authority of the chiefs of the bled, not to replace it. The old towns have been cleaned up as far as this is possible, not destroyed, for they suit the native temperament and tastes. But outside them, new towns have been laid out (this excellent work was done by the French army) and they have prospered and been kept beautiful and in character, by the Postal Chiefs who are the commanders in these towns. Admiration and gratitude is due these men for the diplomacy and delicacy they have shown in developing not only the towns under their orders but in understanding and becoming friends with their inhabitants. In certain cases (Beni-Abbes, Adrar, etc.) the old town has been completely deserted and their entire population has moved to the new town. The touristic success of these towns is due to curiosity and to something deeper which has to do with verity of aspect and spirit. These towns have neither urbanists nor architects, committees nor commissions. They content themselves with an occasional meeting of the elders (in age) and the services of the Postal Chief.







GRAPHIQUE MONTRANT L'ACTIVITÉ URBANISTE DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

La loi étant de 1919, les plans commencent à apparaître deux ans après ; le complément législatif de 1924 provoque un nouvel afflux. C'est en 1931, que le nombre des plans « approuvés » atteint le maximum de 32. depuis, c'est la descente rapide augmentée par le sommeil et la réorganisation de la Commission Supérieure. Il est curieux de voir le parallélisme de la courbe des modifications, qui ne s'explique que par un dérèglement de la machine administrative. En fait, le nombre des modifications devait croître en proportion géométrique.

devient aussi médiocre, c'est qu'hélas, le fond l'est également devenu. Il n'est pas très certain que les métropoles aient une véritable vie collective, une âme urbaine ; cela est-il humainement possible au-delà de 30 à 50.000 habitants... ? Les « colonies » métropolitaines actuelles sont agglutinées par le désir de lucre ou l'attrait du plaisir, par une publicité tapageuse vantant les mérites ou la supériorité de la grande ville. Leurs habitants-pavillons n'y mènent qu'une vie de passage ; formés d'éléments hétérogènes drainés de la terre, inassimilés, rejetés dès qu'ils sont stérilisés ou vieillies, renouvelés sans cesse, on se demande quelle communauté d'âme ils pourraient avoir ?

Si les urbanistes n'arrivent plus à exprimer le caractère propre des cités, c'est peut-être que ces dernières n'en ont plus, c'est que l'adaptation au site, la dépendance envers les facteurs géographiques ou historiques n'est plus dominante, c'est enfin que les deux facteurs essentiels de la composition urbaine : échelle et caractère, varient en raison inverse.

Bien des municipalités en sont encore à « l'urbanisme d'urgence » et croient — peut-être de bonne foi — qu'urbanisme signifie « travaux » ; elles méconnaissent totalement le rôle de l'urbaniste, mais qu'est-ce donc qu'un urbaniste ?

M. Georges Sébille montre dans ce numéro, la différence entre l'architecte et l'urbaniste. Nous n'ajouterons que quelques mots. Un urbaniste est, très précisément, « un artiste cultivé ». Un *artiste*, car tout dans la cité doit être subtilement harmonisé avec les cadres et les milieux ambiants, tant spirituels que matériels ; *cultivé*, car seule, une culture personnelle, en profondeur, une connaissance soigneusement tenue à jour de toutes les sciences humaines, peut lui donner les repères indispensables à la solidité de ses observations.

L'évolution naturelle de la profession d'urbaniste et sa non rentabilité, conduit à la formation d'urba-

nistes - conseils, médecins traitants de villes ou régions, chargés non seulement de faire le premier plan mais d'en suivre l'application, selon l'évolution des circonstances intérieures ou extérieures. Ces urbanistes-conseils pourront, sans doute, être constitués en compagnie, analogue à celle des Bâtiments Civils, autrement dit suivant une formule souple convenant à des artistes devant conserver leur indépendance essentielle.

En France, les faiblesses de l'urbanisme appliqué sont plus clairement ressenties car l'urbanisme y atteint une signification plus ample et plus élevée que dans bien des pays. (2)

Essayons pour l'instant, d'éclairer la route future.

Alors qu'une ville s'édifie en volume, dans le temps comme dans l'espace, nous ne pouvons présenter aujourd'hui que les expressions graphiques les plus ordinaires, celles du tracé sur le sol. Ce sont des expressions purement statiques.

Afin de faire progresser l'urbanisme, il est indispensable, désormais, de trouver un langage dynamique et permettant de s'exprimer dans la durée. Pour cela, il semble qu'il faille analyser les éléments composants de la ville, suivre leur formation, leur évolution, leur croissance à travers les âges, en vue d'exprimer leur double déplacement dans le temps et l'espace. On pourra même, dans certains cas, au moyen de ces éléments analysés, provoquer des synthèses nouvelles. Nous entrevoyons pour ces futurs schémas, souples et dynamiques, des images relevant davantage du peintre que du géomètre.

Mais quelle que soit leur puissance de suggestion, les plans d'urbanisme cessent de vivre, au dernier trait de leur auteur. Ils sont déjà du passé ; demain, tout sera peut-être remis en cause, les observations les plus judicieuses pouvant être renversées par une modification imprévisible des milieux extérieurs ou intérieurs. Nous en revenons tout naturellement au traitement, à l'observation continue de chaque cité, de chaque région par un urbaniste et non à l'adoption d'un plan « définitif » d'aménagement. Une loi devra désormais prévoir une révision périodique des dispositions des plans d'aménagements et seul, l'urbaniste-conseil pourra interpréter « l'esprit » du plan primitif, l'adapter à la mobilité urbaine.

L'Art urbain — c'est-à-dire l'application de la Science de l'urbanisme — commence à sortir de ce que nous avons baptisé « l'Hausmannisme amélioré ». Celui-ci règne encore à grands coups de diagonales, d'étoiles, d'alignements rigides de blocs compacts, de formules d'Ecole. Cependant, il n'y a plus guère de gens qui croient que faire de l'urbanisme consiste « à tracer des axes ».

Le dangereux mot « d'extension » commence à ne plus être pris à la lettre, sauf par les profiteurs de la centralisation outrancière des capitaux et valeurs foncières. On n'a plus le désir de faciliter l'accroissement des métropoles. « Aujourd'hui, sauf dans l'Europe orientale, la grande poussée de population touche à sa fin... la dépopulation des campagnes s'accroît. Celle des villes est proche » nous annonce Henri Décugis.

Et c'est parce qu'un reflux vers l'hinterland, vers le cœur du pays, s'amorce, qu'il faut, sans perdre une seconde, préserver les organismes urbains élémentaires des méfaits de la croissance prématurée, qu'il ne faut pas craindre de se pencher sur les villes-enfants, non encore touchées par l'épidémie pour les immuniser.

Dans les années qui vont suivre, nous croyons fermement que le salut de notre pays dépend de l'aménagement rural entrepris dans le cadre régional. C'est pourquoi nous avons demandé à M. De Souza d'élever la voix à la fin de ce numéro pour nous rappeler que l'urbanisme consiste avant tout à « savoir où ne pas construire ».

Gaston BARDET.

(2) Cf. *Town-Planning Review*, Vol XVIII, N° 1, dans l'article de M. Conzen sur la Géoprosopie, les efforts de l'étranger pour atteindre l'ampleur du problème.

L'ESPRIT DE L'URBANISME FRANÇAIS

par Marcel POËTE

Directeur Honoraire de l'Institut d'Histoire, de Géographie et d'Economie Urbaines

L'urbanisme français est l'une des multiples expressions de l'esprit français dont le complexe, composé par les diversités techniques et locales, s'est fondu, au cours des siècles, dans le creuset de Paris, devenu, sous la dynastie capétienne, le point où s'est agglutinée la nation consacrée par la Révolution comme une réalité vivante. C'est la qualité de cet esprit — où, sur l'assise gauloise, s'est marquée l'action romaine, barbare et chrétienne — que manifeste notre urbanisme. On concevra en particulier la profondeur des influences romaines, si l'on songe que notre langue est fille du latin et l'efficacité de la donnée chrétienne, si l'on embrasse du regard le monde d'églises qui emplissait la cité d'antan. Aussi bien, pour saisir les traits naturels de l'urbanisme français, est-ce l'harmonieuse croissance de cette dernière, sur le site originel, qu'il faut observer. C'est la plante qui pousse sur le sol fécond, un être vivant qui porte en soi son mode de développement. Un plan de ville médiévale satisfait et enchante l'esprit par la logique et la beauté qu'il reflète naturellement — cette logique et cette beauté qui sont pareillement dans l'église gothique. Il y a, dans le champ de la logique, un accord de voisinage entre Notre-Dame, qu'on édifie à Paris dans la seconde moitié du XII^e siècle, et la promenade habituelle que faisaient, dans le même temps, sur le Petit-Pont les logiciens des écoles de cette église. La conduite d'un raisonnement n'a pas attendu, pour produire ses pleins effets constructifs, les temps de la raison cartésienne, de même qu'un humanisme gothique ou chrétien a précédé l'humanisme gréco-latin de la Renaissance.

Quant aux villes créées de toutes pièces au moyen âge et particulièrement nombreuses dans le Sud-Ouest de la France, elles témoignent, par la subordination des éléments de leur tracé les uns aux autres ainsi qu'au site, d'une logique dans l'adaptation aux besoins et d'une souplesse par rapport aux lignes du sol, qui font plus particulièrement de certaines d'entre elles, comme Montauban et Cordes par exemple, des modèles de composition de villes, à l'échelle d'une civilisation déterminée.

Devant les villes de ce temps, on partage l'admiration causée par un paysage urbain, à l'aurore du XIII^e siècle, à l'auteur de la chanson de *Renaud de Montauban* ou de celle des *Narbonnais*. Les villes médiévales sont sœurs de ces églises gothiques qu'elles enrobent de leur beauté propre et qui épandent sur elles l'enchantement de leurs formes divines, soit l'une des plus merveilleuses créations par quoi l'homme, dans un état donné de civilisation, a pris conscience de lui-même. Or l'essor de l'art gothique se rattache

essentiellement à la France et plus particulièrement à la région au sein de laquelle Paris, « l'admirable cité » — comme chante l'auteur des *Narbonnais* qui le contemple du haut de la rue Saint-Jacques — dresse vers le ciel ses clochers élevés et ses abbayes imposantes, au long de la Seine qui anime les moulins à blé et que sillonnent les nefs marchandes.

L'urbanisme reflète les états successifs de la civilisation. C'est pourquoi d'autres formes urbaines surgissent à nos yeux au XVI^e siècle et s'épanouissent aux XVII^e et XVIII^e siècles. Elles sont filles de la Renaissance, autrement dit le produit de la culture italo-antique, assimilée d'autant plus facilement par le génie français que celui-ci a des origines gallo-romaines. Et cette assimilation a été si parfaite que le classicisme est une expression éminemment française de la civilisation humaine. Son véritable berceau est, comme celui de l'humanisme gothique, la région parisienne. Mais son caractère essentiellement rationnel lui donne une valeur qui dépasse de beaucoup l'état propre de civilisation auquel il se rapporte: il vaut pour tous les temps et pour tous les pays. Il est en soi le tracé d'urbanisme par excellence. C'est dire la place prééminente de l'esprit français dans l'urbanisme en général. Aussi cet esprit a-t-il rayonné au loin dans les aménagements ou constructions de villes et l'on peut avancer que la France, de ce point de vue, a tenu le flambeau depuis le XII^e siècle jusqu'au temps de Napoléon III et de Haussmann. Ce n'est pas l'une des manifestations les moins curieuses de ce rayonnement que le *Park System*, que les Etats-Unis nous exportent aujourd'hui comme une nouveauté et qui, au fond, n'est pas autre chose qu'une création française du XVII^e siècle.

Précisément l'ampleur des tracés classiques, qui étaient avant tout de somptueux tracés d'espaces libres reflétant la majesté royale et répondant aux besoins extérieurs de la vie mondaine caractéristique de ce temps, les a mis à l'échelle de notre civilisation machiniste, outre que les dessins qui les composaient comme voies d'accès aux belles demeures ou comme rayonnement de routes dans les forêts de chasse s'offrent à nos villes actuelles à la fois comme des lignes rationnelles de circulation et comme des traits expressifs de beauté. La société qui avait fait naître ces tracés a été décapitée à la Révolution, mais ce qu'il y a d'universel dans le classicisme a assuré leur survivance. Voilà ce que l'urbanisme doit à l'esprit français. Celui-ci, durant les XVII^e et XVIII^e siècles, a enfanté, dans ce domaine, des chefs-d'œuvre où la beauté jaillit de l'accord parfait réalisé entre la forme et le fond, entre l'agrégat social urbain considéré dans ses classes élevées et le cadre de vie psychique d'une telle société.

1. Cimetière Saint-Marcel ; 2. Notre-Dame ; 3. Sainte-Chapelle ; 4. Sainte-Geneviève ; 5. Saint-Germain-des-Prés ; 6. Saint-Martin-des-Champs ; 7. Augustins ; 8. Franciscains ; 9. Carmes ; 10. Dominicains — soit les quatre ordres mendiants ; 11. Chartroux ; 12, 13, 14. Couvents de la contre-réforme ; 15. Saint-Lazare de saint Vincent de Paul ; 16. Port Royal des Champs ; 17. Port-Royal de Paris ; 18. Abbaye de Saint-Denis.

20, 21. *Mystique protestante.*

Voies mystiques

A. Rue Saint-Martin ; A' rue Saint-Jacques ; B. rue Mouffetard, chemin d'arrivée du christianisme ; E. rue Saint-Denis.

Lieux hauts mystiques

I. Montmartre ; II. Panthéon ; III. Bons Hommes de Chaillot ; IV. Mont-Valérien ; V. Butte de l'Étoile.

Mystique de l'antiquité : Collège de France (Z).

Mystique royale

a. Louvre ; b. Place des Victoires ; c. Place Vendôme ; d. Place de la Concorde ; e. Versailles.

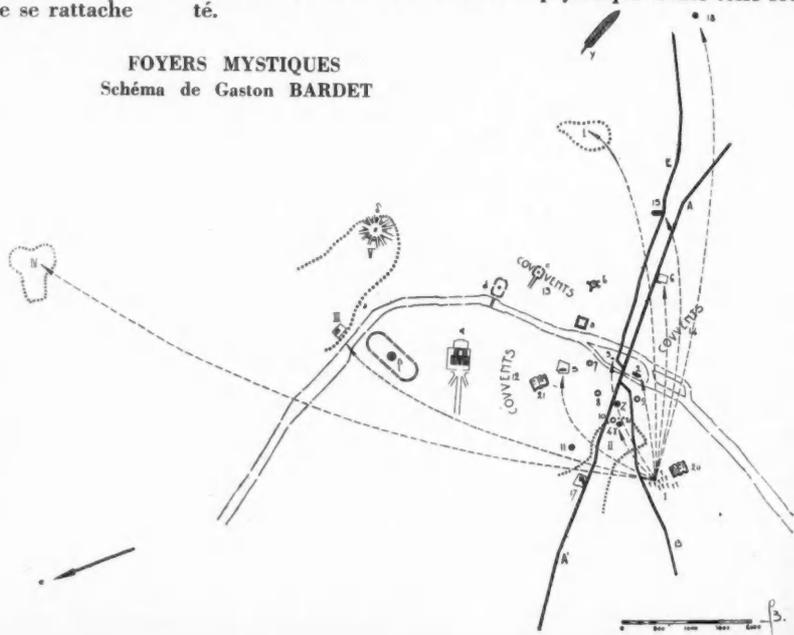
Mystique patriotique

α. Invalides ; β. Autel de la Patrie au Champ de Mars ; γ. Panthéon ; ζ. Arc de l'Étoile.

Mystique du sentiment

λ. Ermitage de Rousseau à Montmorency.

FOYERS MYSTIQUES
Schéma de Gaston BARDET



LES PLANS RÉGIONAUX

Le plan d'aménagement de la Région Parisienne est le premier des plans régionaux d'urbanisme qui ait été dressé en France.

On sait que ces plans, dont la création a été autorisée par la loi du 25 juillet 1935, que j'ai fait voter par le Sénat, et que notre ami regretté Paganon, alors Ministre de l'Intérieur, a fait promulguer aussitôt par décret-loi, doivent permettre l'étude d'ensemble de territoires communaux, réunis par des intérêts communs et tendant à former une agglomération unique.

Bien qu'à la date du 1^{er} mars 1939, dix-sept groupements régionaux aient été déjà constitués par décrets (1), aucun n'a pu encore fonctionner, car le règlement d'administration publique, prévu par la loi de 1935, vient seulement de paraître au Journal Officiel du 27 janvier dernier.

La Région Parisienne, dont le fonctionnement a été réglé par la loi du 14 Mai 1932, a pu, au contraire, élaborer déjà un programme et un plan. Ceux-ci n'ont pas encore de valeur légale, car, à la suite de l'enquête à laquelle ils ont été soumis en 1935, des modifications ont été reconnues nécessaires et une nouvelle enquête va être ouverte sous peu. Mais l'accord peut être à présent considéré comme à peu près établi et il y a tout lieu d'espérer que les dernières étapes de la procédure seront bientôt franchies.

On trouvera ci-dessous l'analyse de ce plan et de ce programme.

Organiser régionalement ne consiste pas simplement à délimiter, à l'intérieur des frontières de chaque commune, des zones plus ou moins urbanisées ou plus ou moins interdites à la construction. Organiser régionalement consiste à répartir les zones d'agglomération denses ou aérées, les espaces libres, les zones industrielles, etc... à l'intérieur du périmètre de la région en se basant sur la géographie humaine ou économique et non sur les bornes communales.

Organiser régionalement nécessite, en outre, la création d'un organisme régional ou interdépartemental, ayant comme conseil des techniciens en sciences humaines : c'est-à-dire des géographes, historiens, économistes, sociologues, hygiénistes et bien entendu, des urbanistes, travaillant tous ensemble à dégager et à propager « l'esprit régional » indispensable à une entreprise de cette envergure.

André MORIZET,

Sénateur de la Seine, Président du Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne, Vice-Président de la Commission Supérieure d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension des Villes.

L'ORGANISATION DE LA RÉGION PARISIENNE

par Gaston BARDET

Chef de l'Atelier Supérieur d'Urbanisme Appliqué

Son plan régulateur romain mis à part, la capitale de la France n'a eu, au cours des siècles, que cinq grands plans d'aménagement urbain. Ce furent :

L'esquisse d'aménagement et d'extension de la rive de « l'Université », réclamée à Henri II par les habitants du « faux-bourg St-Germain des prez » ; le plan d'embellissement tracé par Bullet et Blondel sous l'impulsion de Colbert ; le plan partiel d'aménagement des zones en bordure de la Seine, dressé en 1769, par Louis Moreau, sur l'initiative de la Municipalité parisienne ; le plan des Artistes, élaboré de l'an III à l'an V, auquel resteront attachés les noms des architectes Verniquet et de Wailly en particulier, et dû à la Commune de Paris, sur la suggestion des experts chargés de diviser les Biens Nationaux ; enfin le plan d'Haussmann, conçu et tracé de la propre main de l'Empereur, coloré par l'Impératrice, et grâce auquel Paris avait repris, au

siècle dernier, la tête des Ecoles d'Art Urbain (2).

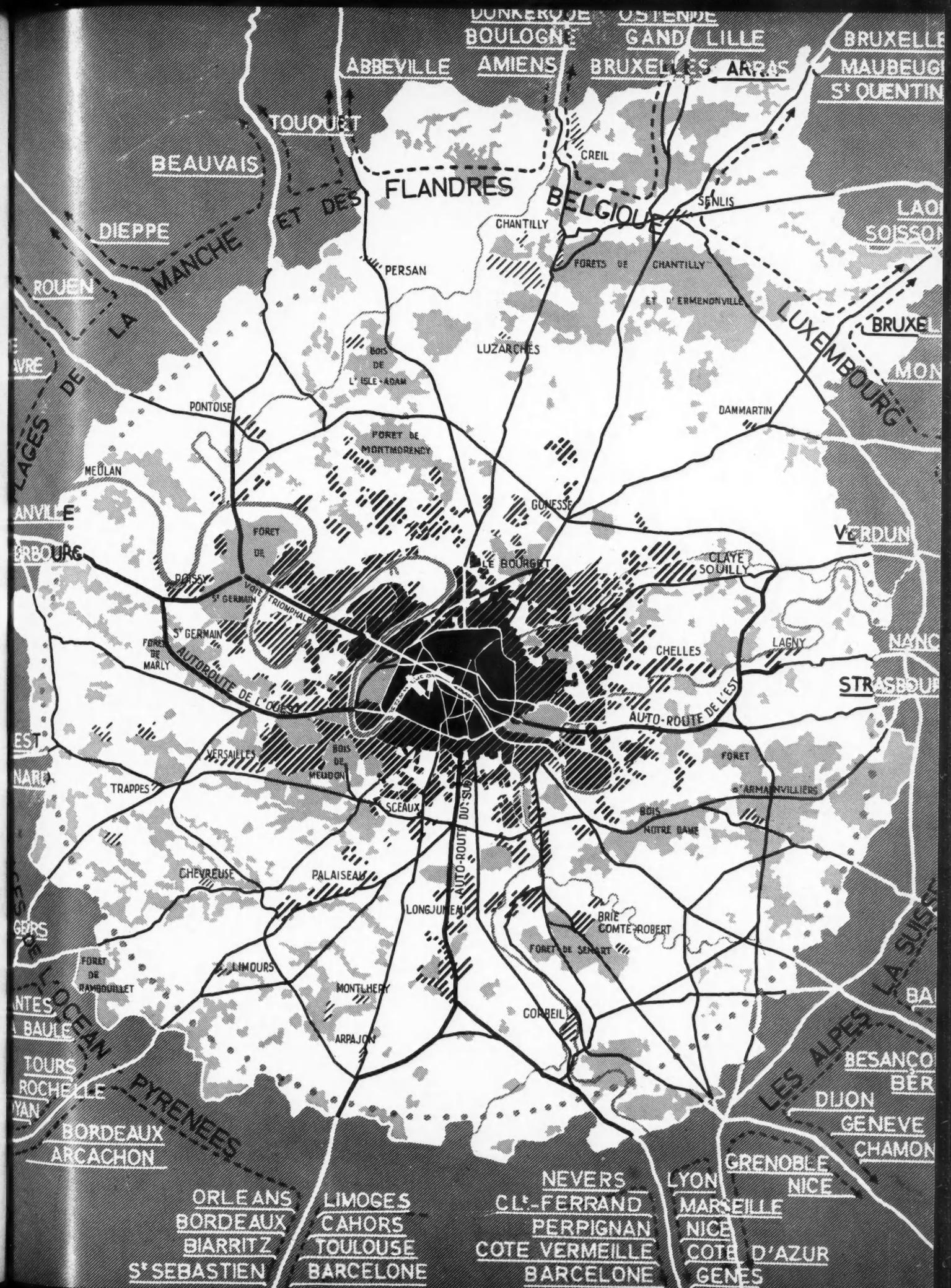
En 1911, un grand Préfet, M. Delannoy — nouvel Haussmann mais sans Empereur — s'aperçut que les limites municipales ne signifiaient plus rien et que par la centralisation exagérée de la grande industrie et de la bureaucratie, la capitale avait atteint un développement tel, qu'elle tendait à se confondre avec le département de la Seine, et même à le déborder.

En vue de l'établissement d'un Plan d'aménagement régional, la constitution d'un « Dossier Urbain » fut entreprise. Il en résulta la publication des deux précieux volumes dits de « La Commission d'Extension de Paris », en 1913 (3), puis la transformation de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris en un « Institut d'Histoire de Géographie et d'Économie Urbaine », qui — sous la direction de M. Marcel Poëte — devait faire progresser non seulement la science de Paris, mais encore la science des villes (Cf. fig. 3, p. 5).

(1) 1. Région de Douai-Valenciennes (16 avril 1936) — 2. Région de Dunkerque (14 août 1936) — 3. Région des lacs landais et du Bas-Adour (15 Octobre 1936) — 4. Région de Bergues-Cassel (3 Novembre 1936) — 5. Région de Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières (16 avril 1936) — 6. Région de Belfort (23 Novembre 1936) — 7. Région de Tours (8 Décembre 1936) — 8. Région de Nancy (19 Février 1937) — 9. Région de l'agglomération bordelaise (23 Février 1937) — 10. Région du Nord et de l'Est du Bassin d'Arcachon (17 Février 1937) — 11. Région du Sud du Bassin d'Arcachon (23 Février 1937) — 12. Région de la Côte Basque (11 Mai 1937) — 13. Région de Bourg en Bresse (8 Juin 1937) — 14. Région d'Alger (6 Novembre 1937) — 15. Région de la région Lyonnaise (52 communes dans 3 départements) (7 Novembre 1938) — 16. Région d'Amélie les Bains (29 Décembre 1938) — 17. Région de Saint-Gaudens (16 Janvier 1939).

(2) Cf. Notre ouvrage en préparation « L'Esprit des Plans d'embellissement de Paris ».

(3) Dûs en majeure partie aux recherches personnelles de MM. Louis Bonnier et Marcel Poëte.



DUNKERQUE
BOULOGNE
OSTENDE
GAND
LILLE
BRUXELLES
ARRAS
BRUXELLE
MAUBEUGE
S' OUENTIN

TOUOQUET
BEAUVAIS
FLANDRES
BELGIE
SEN LIS
CREIL

LA MANCHE
DIEPPE
ROUEN
LUXEMBOURG
BRUXE
MON

PERSAN
BOIS DE L' ISLE-ADAM
LUZARCHES
DAMMARTIN
VERDUN
GONNESSE
CHANTILLY
FORETS DE CHANTILLY
ET D'ERMENVILLE

MEULAN
FORET DE MONTDRENDY
LE BOURGET
CLAYE SOUILLY
LAGNY
NANCY
STRASBOURG
FORET DE MARLY
S' GERMAIN
FORET TRIOMPHALE
VERSAILLES
BOIS DE WEDDICH
SCEAUX
CHELLES
AUTO-ROUTE DE L'EST
FORET
ARMANVILLIERS

TRAPPES
CHEVREUSE
PALAISEAU
LONGJUMEAU
CORBEIL
BRIE COMTE-ROBERT
FORET DE SENART
BOIS NOTRE DAME

LES ALPES
LA SUISSE
BESANCON
BER
DIJON
GENEVE
CHAMON
BORDEAUX
ARCACHON
ORLEANS
BORDEAUX
BIARRITZ
S' SEBASTIEN
LIMOGES
CAHORS
TOULOUSE
BARCELONE
NEVERS
CL'-FERRAND
PERPIGNAN
COTE VERMEILLE
BARCELONE
LYON
MARSEILLE
NICE
COTE D'AZUR
GENES



ESQUISSE DE LA
PREMIÈRE PAR-
TIE DE L'AUTO-
ROUTE DE L'EST

Pour couronner son œuvre, le Préfet devait créer un service d'observation clinique de l'agglomération, permettant la surveillance par fiches périodiques des spasmes de cet être urbain gigantesque.

L'Institut d'Histoire, de Géographie et d'Economie Urbaines, dépouillé de son objet propre n'est plus qu'une Bibliothèque annexe du Musée Carnavalet, il agonise lentement depuis 1934, marquant le désintéressement total de la Municipalité pour la Science des Villes (1) ; les ouvrages d'enquêtes ont cessé d'être tenus à jour ; le service d'observation clinique n'a point été créé. Enfin, pour récompenser M. Delanney de s'être conduit en administrateur avisé, en Préfet soucieux des finances et du bonheur de ses concitoyens, on l'a nommé ambassadeur au Japon.

Il fallut la rude leçon de la guerre,

provoquant un sursaut de grandeur bien vite étouffé, pour amener la Municipalité à suivre l'exemple des pays étrangers et à comprendre que l'organisation méthodique de la vie collective était la base des destinées urbaines. Un concours fut ouvert dans l'enthousiasme et l'atmosphère de victoire si caractéristique de l'époque — les légendes des projets s'intitulaient « tank à l'assaut des fortifications, Poilu, Gloria victoribus », etc.

Pour les projets demandés par ce concours de 1919, on était loin de donner des bases documentaires suffisantes, telles que celles qui avaient servi aux études du Greater London ou du Greater Chicago. Depuis la publication de 1913, la participation économique totale du pays, à l'état de guerre, était venu accroître inconsidérément la congestion suburbaine, en provoquant la création ou le développement d'industries diverses et en

déterminant un nouvel afflux de population arrachée à la terre. L'absence de Dossier, de « Survey », se faisait une fois de plus sentir, aussi la connaissance forcément incomplète de l'agglomération ne put-elle conduire qu'à un concours d'idées.

Ce fut Léon Jaussely qui remporta le Premier Prix de la Première section de ce grand concours, tant par son projet graphique que par les compléments de documentation qu'il recueillit et présenta dans son rapport.

D'ordinaire, et la triste histoire du plan de Verniquet le prouve, l'Administration — énorme broyeuse anonyme — sait fort bien utiliser les idées extérieures. Les primés n'eurent même pas cette consolation d'avoir servi le bien public ; idées et rouleaux furent offerts en pâture aux rats.

En 1920, un Bureau d'Extension fut créé à la Préfecture de la Seine, pour étudier les projets des 81 communes de ce département, commune par commune, en essayant d'obtenir une timide liaison. Nous connaissons trop les difficultés municipales et politiques auxquelles ce bureau s'est heurté pour le rendre entièrement responsable des étranges hybrides qui en résultèrent (1). Néanmoins sa composition propre ne pouvait guère donner des plans d'urbanisme, car il ne renfermait pas d'urbanistes, c'est-à-dire « d'artistes cultivés ». Ainsi que l'écrivait M. Sébille « un essai avait été tenté... mais n'a été continué après quelques mois, qu'en dehors de la direction et même de la collaboration des architectes » (2). Et M. Louis Bonnier nous a confié que la seule opération d'urbanisme qu'il ait eu à effectuer fut le déplacement de la grille d'une église pour la constitution d'un bout de jardin de 50 m².

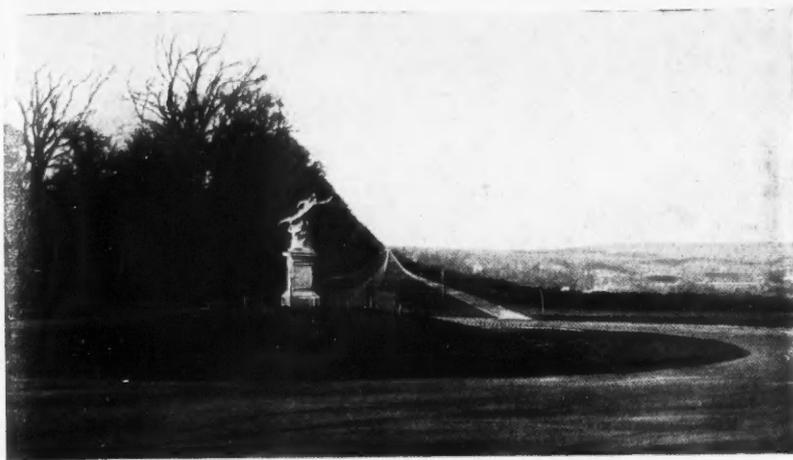
Du 16 au 20 juin 1930, c'est le « Congrès du Paris-Nouveau », organisé par le « Journal » et dont M. André Ménabréa est le Secrétaire général. Quel ne fut pas l'écoeurement de ce dernier de voir son Congrès par trop révélateur, étouffé et tronqué, à tel point que les procès-verbaux en sont aussi rares que les manuscrits carolingiens !

Cependant, en 1928, sur les instances de M. Raymond Poincaré, alors Président du Conseil, s'était constitué un « Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation générale de la Région Parisienne », que l'on composa soigneusement pour

(1) Ce qui montre bien qu'un Service d'urbanisme, afin de pouvoir agir, ne peut pas être fonctionnarisé.

(2) Cf. *Architecture d'aujourd'hui*, N° sur Paris, Juin 1937.

(1) Cf. Notre article : *Pour un musée d'Urbanisme (Beaux-Arts, 27 Mars 1936)*.



TERRASSE DE ST-GERMAIN EN LAYE



75

PROTECTION DU PANORAMA DE LA TERRASSE DE ST-GERMAIN

briser toute initiative. Pourtant à cette époque, l'accroissement de la région était vertigineux. Chaque jour voyait se fixer 350 habitants nouveaux : en cinq ans, de 1926 à 1931. la Région s'engraissait d'une métropole plus importante que Lyon !

On en serait, sans doute, resté au stade des commissions-tombeaux sans la loi du 14 mai 1932, qui créait une Région parisienne sans Paris ; c'est-à-dire un être sans cœur, sans cerveau ou sans grand sympathique. On allait peut-être pouvoir agir, le fief étant intact.

Le Plan fut confié à M. Henri Prost. On ne pouvait mieux faire, l'étranger et les colonies avaient d'ailleurs dicté ce choix. M. Henri Prost arrivait au régal de ses projets d'Anvers, de Gènes et surtout de ses réalisations marocaines où il avait effectué « avec une modestie et une probité sans égales, les ensembles urbains les plus remarquables. » Il venait comme un sauveur ; la machine à enterrer les bonnes volontés fut surprise et commença un mouvement tournant.

Pressée — comme celles qui sont toujours en retard — la loi donnait un an pour établir le plan. M. Henri Prost refusa d'en prendre la responsabilité ; c'est pendant trois ans qu'il travailla aux plans et programmes, avant de les présenter aux corps élus.

Paris s'étant mis hors-jeu (1), c'est dans les départements annexés que les résistances se produisirent. M. Henri Sellier les a fort bien analysées (2) :

« Si l'Assemblée départementale est unanime en faveur de la réalisation d'un plan d'aménagement...

« Il apparaît que, volontairement ou involontairement, aucun effort sérieux n'a été tenté par l'Administration pour obtenir de l'Assemblée départementale une adhésion au projet, élaboré par le Comité Supérieur de la Région parisienne. »

« Il ne semble pas, d'autre part, que l'organisme technique qui, au nom du Comité Supérieur d'Aménagement, a été chargé de la préparation des opérations se soit au moindre degré, préoccupé d'atténuer les réactions psychologiques d'assemblées municipales insuffisamment instruites sur les principes mêmes du projet qui sollicitait leur adhésion.

« Les mémoires distribués aux conseillers généraux de la Seine avaient un caractère tellement sommaire qu'il était impossible à qui que ce soit, non instruit sur les problèmes de l'urbanisme, et qui eut désiré connaître l'origine, la raison, les conséquences du plan, de se faire une opinion judicieuse à cet égard. D'où, au point de vue municipal, deux catégories d'avis : les uns favorables, sans aucune espèce de commentaire de la part d'administrations municipales, que leur sagesse incline à admettre sans les discuter les ukases de l'Administration Supérieure, et à émettre systématiquement un avis favorable aux projets qui leur sont soumis, sans même se donner la peine d'enlever les bretelles aux chemises du dossier ; les autres, hostiles, par méconnaissance quasi totale du caractère régional du plan, et des considérations exclusivement basées sur ses répercussions locales. »

Une autre faute, et non des moindres, fut — sous prétexte d'économie — de charger certaines organisations parisiennes existantes de l'exécution matérielle du plan régional, alors que Paris s'était exclu lui-même de toutes pensées urbanistiques. Comment les représentants des zones excentriques de l'agglomération n'auraient-ils pas été inquiets ? C'est pourquoi M. Henri Sellier considère que « la création immédiate d'un organisme interdépartemental... dont le rôle essentiel serait de prendre la direction du Bureau d'études et d'en assurer l'orientation théorique, constituerait l'une des modifications les plus urgentes. » La création de cet organisme entraînerait forcément la formation d'un Bureau d'études indépendant.

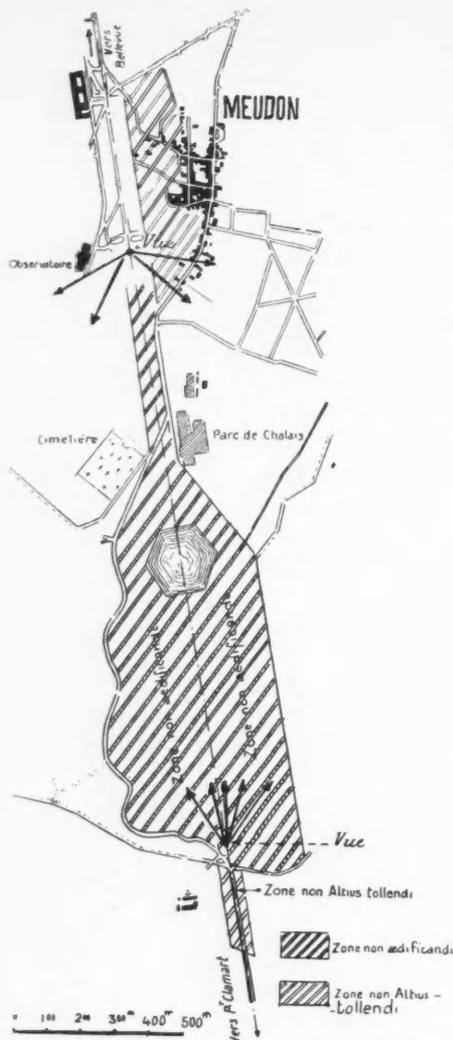
Avant de vouloir organiser la Région Parisienne, il fallait d'abord organiser ses Services d'urbanisme. Quelle que soit la puissance de travail du chef et de ses deux adjoints, MM. Remaury et Jean Rover... pense-t-on que cela suffise à l'étude des 656 communes ? M. Prost n'a-t-il pas calculé qu'à raison d'une dizaine de jours par commune, l'analyse aurait nécessité 20 ans ! Car, bien entendu, les dossiers urbains n'étaient pas constitués, sauf exception. Seules, l'intuition et la grande expérience de M. H. Prost ont pu suppléer à la carence générale.

Il fallait donc organiser, sous la haute direction d'Henri Prost — et là, nous ne faisons que traduire une opinion générale — un Service d'Urbanisme, un Service analogue à ceux des Monuments Historiques ou des Bâtiments civils. Si des secteurs et des sous-secteurs avaient été créés, confiés à des urbanistes — nous disons des urbanistes — des urbanistes diplômés, avant par conséquent déjà reçu l'enseignement d'Henri Prost, connaissant ses méthodes et travaillant de cœur avec lui, le résultat eût été tout autre. Les deux à trois douzaines d'urbanistes, ainsi hiérarchisés, auraient pu être attachés chacun à un canton. y vivre, y comprendre, y sentir les besoins locaux et leur importance par rapport aux nécessités régionales.

Au lieu de cela on a confié l'auscultation de cet être protéiforme, hors d'échelle, aux organes avortés ou hypertrophiés, à des services parfois

(1) Le Service Technique du Plan de Paris poursuit actuellement l'établissement des plans parcellaires de Paris au 1/1000^e, 1/2000^e, 1/2500^e et 1/5000^e, des plus précieux, « en vue de l'étude d'un plan d'aménagement. »

(2) Cf. « Urbanisme », janvier 1936. Dans cet article, la plupart des citations et clichés proviennent de ce numéro spécial très remarquable.

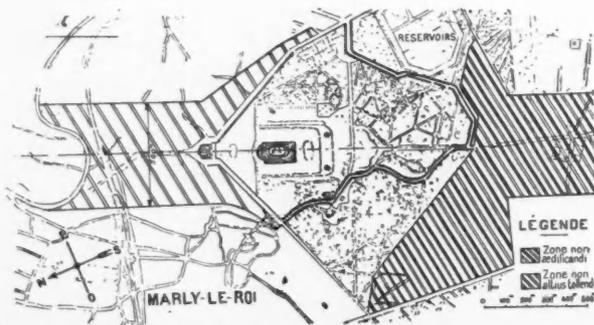


PROTECTION DE LA PERSPECTIVE DE MEUDON

pleins de bonne volonté mais seulement compétents dans le domaine des chaussées et égouts.

Que pouvait l'Urbaniste en Chef, si M. Delanney n'avait pas eu d'Empereur, il n'avait plus de Lyauté (1). Malgré cela un plan a été fait avec, ce qui est mieux, un programme des servitudes.

PROTECTION DE LA PERSPECTIVE DU GRAND CANAL DU PARC DES SCEAUX



Organiser le Grand Paris, sans l'étendre davantage, tel est le but visé par le Comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne. Or, la Région parisienne délimitée par un cercle de 35 kms, renferme, sur une surface de 500.000 hectares environ, une population énorme, mouvante et très irrégulièrement répartie de 6.300.000 habitants environ (2).

Cette population est soumise à trois principaux courants démographiques :

1°. — Une assez forte dénatalité, phénomène général en Europe, augmenté encore par la condensation urbaine — qu'il semble presque impossible d'enrayer.

2°. — Un mouvement d'afflux, souvent inconsidéré, des éléments les plus actifs du pays vers la métropole, qui nécessite de sérieuses mesures de refoulement.

3°. — Une volonté naissante de décentralisation, s'appliquant surtout aux grandes industries nationales et qui entraînera, sans doute, l'exode d'un nombre important d'ouvriers spécialisés et de leur famille.

La résultante de ces mouvements naturel et migratoire semble d'autant plus difficile à déterminer qu'à l'intérieur même du cercle de 35 kms, c'est une permanente redistribution des individus ; telle, que les proportions qualitative et quantitative, qui caractérisent ce peuplement à un moment donné, ne sont jamais que transitoires. Il s'est formé des pôles d'attraction beaucoup plus intenses sur les bords de la capitale (3) et entre ces pôles d'attraction, il se produit des remous, des mouvements migratoires

(1) L'Urbanisme en tout pays est fonction de l'Autorité.

(2) L'appellation officielle de « Plan de la Région parisienne » nous semble en effet une impropriété géographique. La Région Parisienne s'étend bien au-delà du cercle fictif de 35 kms, elle est caractérisée par une densité à l'hectare très faible qui s'apparente plus à la France moyenne qu'à la concentration exceptionnelle qui auréole la capitale et constitue l'agglomération proprement dite.

intenses, souvent abandonnés à eux-mêmes, auxquels s'ajoutent des phénomènes sociaux que révèle l'observation. On peut assister ainsi à un fractionnement des familles conduisant à un accroissement important du nombre des familles ou « ménages » — unités demandant un logement séparé. Pour un même nombre d'habitants, la diminution du nombre moyen des membres d'un ménage nécessite un accroissement du nombre des logements, donc multiplication et augmentation totale des surfaces de service : cuisines, salles de bains, W.-C., dégagements, etc. En sorte que la modification structurale de la famille conduit à une augmentation de surface bâtie tout comme un accroissement réel de population.

Afin d'éviter à tout prix que la France ne devienne « un être doté d'un cerveau gigantesque, congestionné, qui reposerait sur un corps amaigri, vidé de sa substance vraiment vivante », il était donc urgent de prendre des mesures sévères pour limiter le nombre des habitants de l'Agglomération, mais en ne se dissimulant pas cependant - et l'observation continue d'expériences étrangères le prouve - que la dénatalité, le refoulement et la décentralisation sont tout au plus capables de freiner, voire de contrebalancer l'attraction exercée par une capitale. Nous poserons donc comme lemme à cette étude, que la population de l'agglomération, tout en se modifiant structurellement, tendra prochainement vers une asymptote horizontale.

Cette hypothèse optimiste étant posée, il s'agissait de rechercher la meilleure répartition de ces 6 millions d'habitants dans le cercle de 35 kms.

Suivant un phénomène biologique général, le nombre des êtres vivants s'agglutinant en un point fixe, augmente de plus en plus lentement et ne peut dépasser certaines limites, qui dépendent de l'étendue et des ressources du milieu. On ne pourra donc obtenir l'essoufflement souhaitable des métropoles qu'en agissant parallèlement sur leur étendue et sur leur milieu. Le projet d'aménagement a été un plan de réduction des terrains

(3) Paris surpeuplé a diminué effectivement de 54.358 habitants en moins de 10 ans (2.906.472 hab. en 1921 ; 2.852.074 hab. en 1931), par contre, le département de la Seine est passé de 1.505.219 hab. en 1921, à 2.042.845 hab. en 1931 ; celui de Seine-et-Oise a crû de 92.675 à 1.363.616, enfin, celui de Seine-et-Marne est monté de 341.234 à 406.108. Soit de 1921 à 1931, un accroissement de 35 pour cent pour les communes de la Seine autres que Paris, de 48 % pour celles de la Seine-et-Oise et de 16 % pour celles de Seine-et-Marne.

à bâtir. Ce n'est pas suffisant. Il faut agir sur le milieu lui-même, ne pas permettre un enrichissement continu de ce dernier par l'apport d'industries nouvelles, d'approvisionnements drainés, à grands frais, du corps de la France, ainsi que par l'inflation de la bureaucratie centrale. Seules des mesures d'intérêt national, de Défense Nationale, même, permettront par une décentralisation judiciaire l'arrêt de cette attraction, artificiellement entretenue, qu'exerce la Région parisienne.

En attendant, le projet — avec une préoccupation constante du problème financier et de la Défense Passive — a tendu « à restreindre l'éparpillement des nouvelles constructions pendant 15 ans, afin de concentrer au cours de cette période, tous les efforts, toutes les activités, dans le but de vertébrer et d'améliorer, à tous points de vue, l'agglomération parisienne de 1935. »

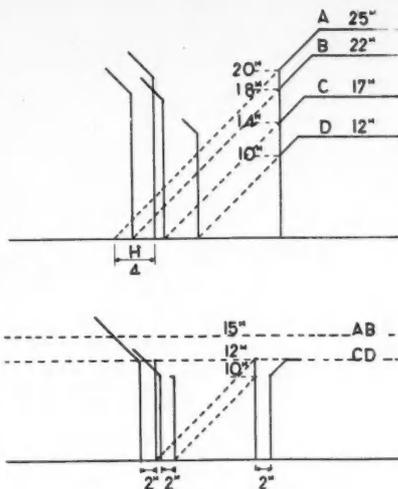
Il a, tout d'abord, délimité dans chaque commune, une zone d'urbanisation ou périmètre d'agglomération, de surface telle que chaque budget communal puisse assurer, dans un délai de 15 ans (1), le financement de la voirie complète : distribution d'eau, électricité, égouts, ainsi que de tous les services publics nécessaires à l'organisation administrative : écoles, bureaux de postes, œuvres sociales ou de police, enlèvement des ordures ménagères, etc... Au-delà de ce périmètre, les constructions individuelles sont autorisées sur des propriétés d'une superficie telle que leur possesseur puisse disposer sur elle-même de l'eau potable nécessaire, tout en satisfaisant aux prescriptions d'hygiène, relatives à l'évacuation des matières usées.

Pour la détermination de ces périmètres et de leurs zonings intérieurs les 656 communes ont été divisées en 4 catégories : A, B, C, et D, de densités décroissantes.

Les communes de la classe A, au nombre de 26, sont de grandes villes telles qu'Asnières, Aubervilliers, Boulogne, Montrouge. Elles appartiennent toutes au département de la Seine et sont comprises, sauf Saint-Denis, dans un cercle d'environ 7 kms 5, décrit du parvis Notre-Dame, comme centre. Elles sont divisées en zones d'habitations collectives, d'habitations individuelles, industrielles, auxquelles s'ajoute, à cause de l'inextricable désordre actuel, une zone mixte d'habitations collectives et d'établissements industriels.

Les communes de la classe B, au nombre de 49, sont du type Colombes,

(1) En fait, il faudrait bien 50 ans à la plupart des communes pour remplir leur périmètre, et leurs demandes d'extension sont presque toutes considérées.

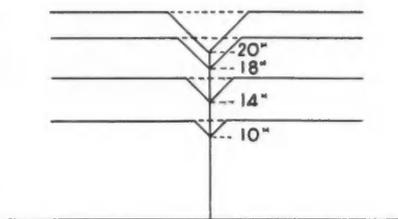


ART. 26. — La hauteur des constructions sera limitée :

1° - Par deux gabarits, l'un appliqué du côté de la voie et dit « gabarit de rue », l'autre appliqué du côté de la ligne séparative de la propriété et dit « gabarit de mitoyenneté ».

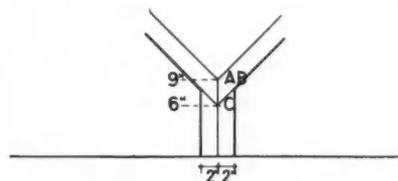
2° - Par le plan horizontal défini à l'article 31.

ART. 27. — Chacun des gabarits, tracé dans un plan vertical normal à l'alignement ou à la ligne séparative, sera formé d'une ligne verticale continuée par une ligne ascendante inclinée à 45° vers l'intérieur de la propriété.



ART. 32. — Dans les zones d'habitations collectives ; dans les zones industrielles mixtes des classes A, B, C et dans les périmètres d'agglomérations de la classe D, non constitués en zones d'habitations individuelles, la ligne verticale du gabarit de mitoyenneté aura son pied sur la ligne séparative et sa hauteur sera égale à celle de la ligne verticale du gabarit de rue.

Toutefois les propriétaires de deux immeubles contigus, s'ils construisent simultanément, peuvent s'entendre pour faire monter leurs bâtiments bordant la ligne séparative jusqu'au plan horizontal défini à l'article 30 ; ils devront, dans ce cas, prendre envers la commune, l'engagement, pour eux et leurs successeurs, de respecter l'accord intervenu.



ART. 33. — Dans les zones d'habitations individuelles la ligne verticale de mitoyenneté aura son pied sur la ligne séparative et sa hauteur qui ne pourra en aucun cas dépasser la largeur de la rue, sera au plus égale :

A 9 mètres pour les communes des classes A et B.

A 6 mètres pour les communes de la classe C.

Noisy-le-Sec, Meudon, Sèvres, elles chevauchent sur les limites des départements de Seine et de Seine-et-Oise et sont toutes incluses, sauf Versailles et Saint-Germain, dans un cercle de 14 kms décrit du centre déjà nommé.

Les 178 communes de la classe C, telles que Plessis-Robinson, Chatenay-Malabry, Gennevilliers, Achères, etc., sont d'un caractère semi-rural et à peu près entièrement contenues dans un cercle de 21 kms de rayon. Dans ces communes B et C, il n'y a pas de zone mixte mais il est créé, outre les trois divisions précédentes, une zone non affectée qui est relativement plus étendue dans la classe C, de physionomie plus rurale que dans la classe B (2).

Enfin, la classe D comprend une poussière de petites communes, exactement 403, nettement rurales à tel point que, loin de subir l'accroissement des villes qui frangent la Capitale, elles se dépeuplent tout comme la campagne française. Elles ne comportent qu'un périmètre d'agglomération — sans qu'à l'intérieur de ce périmètre il y ait discrimination entre les zones ; le surplus de leur territoire constituant une zone non affectée.

Le Plan régional comporte avec toutes les nuances intermédiaires, des parties totalement urbanisées et d'autres foncièrement rurales, parmi lesquelles les surfaces urbanisées et les surfaces libres se répartissent ainsi :

	Surfaces urbanisées	surfaces libres
Seine y compris		
Paris	32.386	14.995
Seine-et-Oise	44.467	233.098
Seine-et-Marne	6.407	98.665
Oise	5.176	83.653
	88.436 ha	430.411 ha

La région possède donc encore, et fort heureusement, cinq fois plus d'espaces libres, forêts, grandes cultures et plans d'eau que de territoires habités.

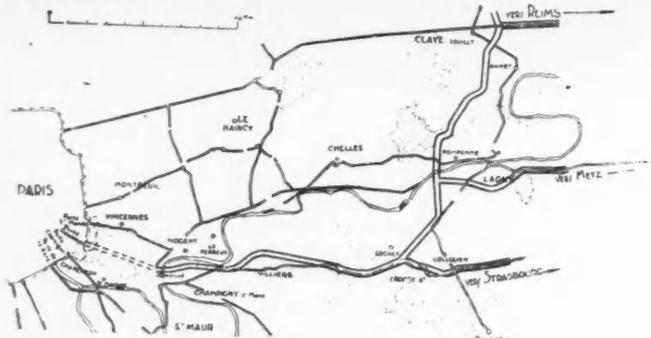
Pour compléter cette mise en ordre des territoires communaux, le programme des servitudes précise :

ART. 18. — Dans les communes des classes A, B et C, les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés, dans les conditions prévues par les lois des 14 mars 1919, 19 juillet 1924 et 14 mai 1932, que dans les limites des zones d'habitations, et une fois que celles-ci auront été déterminées dans le projet communal d'aménagement. Dans les communes de la classe D, même à défaut de projet communal d'aménagement, les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés qu'à l'intérieur des périmètres d'agglomération.

A titre exceptionnel, après avis du Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région parisienne, les lotissements,

(2) D'après les agissements actuels, on peut craindre que cette immense zone non affectée devienne une zone industrielle privilégiée et conduise à un éparpillement d'industries derrière des rideaux d'arbres. ||| - 11

LA ROUTE DE L'EST



groupes d'habitations et établissements industriels, pourront être autorisés dans les zones « non affectées », à condition qu'il n'en résulte aucune charge pour la collectivité et que les intérêts de l'hygiène et de l'esthétique soient sauvegardés.

ART. 19. — Dans les zones d'habitations l'autorisation ne pourra être accordée qu'aux lotissements et groupes d'habitations qui correspondront à un développement continu de l'agglomération, de ses services généraux, de son réseau d'égoût, de ses canalisations d'eau et d'éclairage.

ART. 20. — A l'intérieur des zones d'habitations dans les communes des classes A, B et C, ou à l'intérieur des périmètres d'agglomération dans les communes de la classe D, le permis de bâtir ne sera pas accordé pour des constructions à édifier sur des terrains riverains d'une voie privée non aménagée.

ART. 21. — Dans les zones « non affectées », le permis de bâtir ne sera accordé que pour des bâtiments servant à l'exploitation agricole, même destinés à l'habitation.

Toutefois, il sera dérogé à cette prescription en ce qui concerne les lotissements, groupes d'habitations et établissements industriels spécialement autorisés par application du par. 2 de l'article 18 ci-dessus.

En dehors de ces lotissements et groupes d'habitations, l'aménagement de propriétés d'agrément ou d'habitations pourra être autorisé dans les zones non affectées, à condition que ces propriétés mesurent une superficie d'au moins 5.000 m², et que la surface bâtie ne représente pas plus du vingtième de leur superficie totale.

ART. 22. — La construction d'habitations sera interdite dans les zones industrielles, exception faite pour les locaux nécessaires à la surveillance des usines.

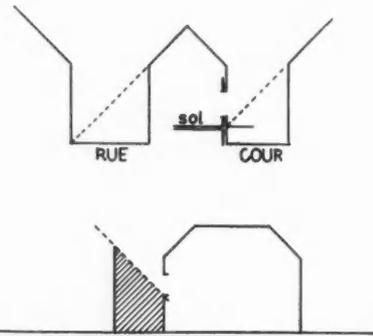
La densité d'une agglomération étant fonction du volume des constructions, les dispositions relatives aux règlements de construction intéressent particulièrement nos lecteurs.

L'espace des constructions est déterminé, dans la zone d'habitations collectives et individuelles, par la *vue directe* à réserver au devant des pièces habitables; cette vue directe étant définie par l'article suivant :

ART. 36. — La *vue directe* de toute baie éclairant, sur une cour intérieure, une pièce habitable, cuisine y compris, doit, sur une largeur de 2 m. de chaque côté de l'axe vertical de la baie, être au minimum de 4 m. et au moins égale à la hauteur de la face verticale du bâtiment opposé; cette hauteur étant comptée du sol de l'étage où la pièce est située.

Devant un mur mitoyen, la vue directe sera au moins égale à la hauteur maximum fixée pour ce mur, qu'il soit construit ou non.

Pour les façades sur cour, les hauteurs verticales maxima sont les mêmes que celles imposées pour les façades sur rue de la même propriété.



Toutefois, dans les zones d'habitations collectives de la classe A et B, pour les bâtiments ayant également une façade sur rue, les vues directes sur cour comptées comme ci-dessus, pourront être limitées en longueur aux deux tiers de la face verticale du bâtiment opposé ou aux deux tiers de la hauteur maximum du mur mitoyen opposé.

En outre, il ne pourra être construit plus de 50 % de la surface totale d'une propriété dans les zones d'habitations individuelles des classes A et B, ni plus de 30 %, dans les zones d'habitations individuelles de la classe C et dans les périmètres d'agglomération de la classe D.

Ces proportions de surface bâtie pouvant cependant, comme en Angleterre, se calculer par unité de terrain sur l'ensemble de plusieurs immeubles contigus « après entente entre leurs propriétaires, pourvu que les intéressés aient pris, envers le

Maire de leur commune, l'engagement de respecter et faire respecter par leurs ayants-droit l'accord intervenu. »

Dans les zones d'habitations individuelles, les maisons doivent être construites en arrière de l'alignement à une distance minimum de 2 m. — distance qu'il faut porter à 3 ou 4 mètres pour permettre un effectif jardin de façade.

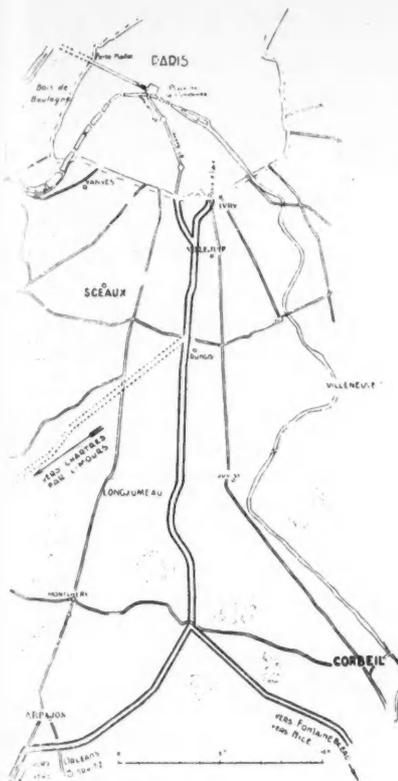
L'une des principales innovations consiste en l'adoption de deux gabarits, l'un appliqué du côté de la voie et dit « *gabarit de rue* » et l'autre appliqué du côté de la ligne séparative de la propriété et dit « *gabarit de mitoyenneté* », que nous avons schématisés page 11.

A noter que les propriétaires de deux immeubles contigus, s'ils construisent simultanément, peuvent s'entendre pour faire monter leurs bâtiments bordant la ligne séparative, jusqu'au plan horizontal qui leur est permis. Ils doivent, dans ce cas, prendre l'engagement, pour eux et leurs successeurs, de respecter l'accord intervenu.

Des mesures sont également adoptées pour les lotissements approuvés après la mise en vigueur du présent règlement et l'on offre la possibilité de construire des maisons accolées et même des « maisons en lignes » par blocs de 32 m. de façade au maximum, séparés par des intervalles égaux au quart de leur façade — le bénéfice de ces dispositions étant subordonné à l'obligation de soumettre à la Préfecture le dessin des façades.

Il est bien évident que toutes ces dispositions constituent un cadre minimum, à l'intérieur duquel les urbanistes communaux doivent rechercher les dispositions les plus conformes au caractère ou au site spéciaux de chaque commune en traitement. C'est néanmoins un progrès considérable, l'amorce d'une réorganisation complète.

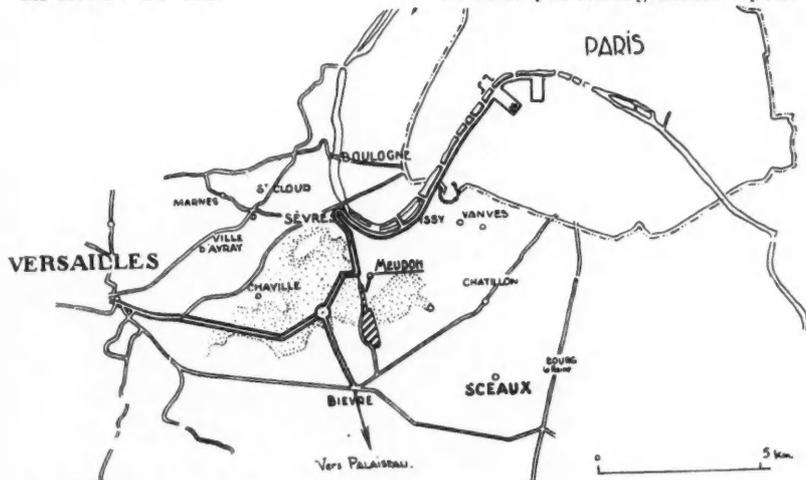




LA ROUTE DU SUD

l'Océan ; la *route du Sud*, partant des portes d'Italie et de Montsouris, coïncidant très heureusement, avec le tracé de l'Aqueduc des Vals de Loire, et conduisant, à travers la Banlieue Sud, (sans traverser aucune agglomération) aux routes de Nice, par Fontainebleau et de Biarritz, par Orléans ; la *route de l'Est* qui prend naissance au Carrefour de la Beauté, à Vincennes, dessert des lieux de réunions populaires importants : champs de courses de Vincennes, et du Tremblay, aéroport de Vincennes et reçoit plusieurs branches latérales conduisant vers Strasbourg, Metz, Reims. Au nord, l'adjonction de voies d'évitement à la Route Nationale n° 1 qui mesure 60 mètres de largeur a permis l'économie d'une voie de sortie sensiblement méridienne. Par contre, l'existence de l'aéroport du Bourget dont la position est, « au dire des spécialistes (?), définitivement fixée », a conduit au projet d'une route transversale, permettant de venir à grande vitesse, *dudit Bourget* au centre de Paris — cette route pouvant, en outre, recevoir, tout le trafic automobile venant de Belgique et du Nord de la France.

On a justement critiqué la solution « voulue par les ingénieurs » pour le



LA ROUTE DES QUAIS, RIVE GAUCHE

Nous considérons comme moins essentielles les autres mesures du plan — qui n'est point du tout un schéma de circulation. Certes la circulation, l'évacuation même, est le but apparent. Elle consiste, d'une part, en la mise bout à bout d'une quantité de projets depuis longtemps dans les tiroirs de divers services — où ils ne se sont guère imprégnés d'esprit urbanistique — et, de l'autre, en la création d'une voie importante longeant les quais rive gauche, jusqu'à Versailles, Trappes et Mantes, puis de la route dite « des Parcs de l'Ouest » et enfin des cinq grandes autoroutes. C'est-à-dire :

La *Voie Triomphale* prolongeant la grande percée de Le Nôtre, jusqu'en forêt de Saint-Germain ; la *route de l'Ouest* traversant, en souterrain, le parc de Saint-Cloud et se dirigeant vers les plages de la Manche et de

débouché du tunnel sous Saint-Cloud. Par ailleurs, M. de Souza, s'est élevé contre la traversée des forêts par les autoroutes — certains carrefours modernes, en effet, conduisent à des défrichements de plusieurs dizaines d'hectares, au saccage de la forêt de Marly, au découpage de celle de Saint-Germain.

Malgré la facilité qu'offre le Domaine public, il est bien évident, cependant, qu'il est totalement inutile de livrer aux usagers d'autoroutes, souvent en tranchées, des forêts anémiées déjà par le trop grand nombre de leurs visiteurs.

L'utilisation d'allées et de grandes avenues reliant tous les parcs nationaux de Seine-et-Oise: Meudon, St-Cloud, Versailles, Trianon, Marly, Saint-Germain, et réservées aux promeneurs ou voitures légères est plus judicieuse, à condition de limiter strictement la vitesse et d'interdire le stationnement, qui transforme hebdoma-

dairement nos forêts en parkings. Il faut laisser au promeneur, à l'individu qui sait encore marcher, rêver, penser, la jouissance paisible des abris boisés.

Les grandes réserves forestières étant, par ailleurs, assez distantes les unes des autres et insuffisantes en bordure de Paris — après le gâchage de la zone et des fortifications de deuxième ligne — on a choisi un certain nombre d'emplacements à cause de leur situation, exposition et facilité d'accès. En outre, par l'interdiction de défricher toute propriété dépassant la superficie d'un hectare, le Plan régional s'est opposé à la disparition de nombreux parcs privés, formant une précieuse couronne autour de la Capitale.

Pour répondre à l'admirable campagne entreprise, depuis 1901, par la « Société pour la protection des Paysages de France » (1), le Plan Régional a édicté des servitudes de protection pour cinq sites essentiels: perspectives de Marly, des Grands Axes de Versailles, Sceaux et Meudon ainsi que celles des Terrasses de Saint-Germain et de Meudon.

Afin de compléter ces cinq ensembles de servitudes *non aedificandi* et *non altius tollendi*, le Plan Régional poursuit ses études et les urbanistes communaux, de leur côté, s'emploient — avec quelques Maires avertis et sensibles — à « préserver toutes les échappées et perspectives de la région. »

Au sujet des industries — véritablement cancéreuses dans la Région Parisienne — le Plan d'un caractère civil n'a pu faire grand chose. M. Prost a judicieusement cherché à provoquer une augmentation de la valeur foncière, les industries émigrant lorsque la vente de leur terrain devient particulièrement rémunératrice. Dans les zones mixtes, où l'on n'a pas pu séparer les industries des habitations, on a réglementé les in-

LA ROUTE DU NORD



dustries qui ne « doivent » répandre aucun bruit, aucune fumée, aucune odeur ? Enfin, on a prévu une zone industrielle spéciale, au Nord-Est de l'agglomération, pour les usines trop gênantes par leurs odeurs ou dangereuses par leur voisinage — localisation qui nous semble, pour le moins curieuse ; vu le régime des vents, c'était le Sud-Est qu'il fallait choisir ! Quant au Port de Paris, on peut se demander si sa réalisation n'est pas en opposition totale avec la politique de décentralisation espérée ?

Pour les transports, la coordination a été recherchée. Dans les zones non affectées, des aéroports militaires ont été prévus, l'aéroport du Bourget restant malgré tout, prééminent. Pour l'aviation commerciale transcontinentale, une hydrobase « Paris-Versailles » devrait être entreprise et entourée de toutes les servitudes souhaitables. Pour l'aviation privée, de nombreux terrains d'atterrissages sont envisagés et plusieurs même réalisés, par les Municipalités.

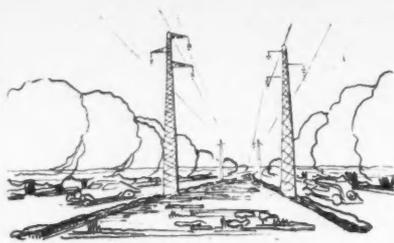
La navigation a fait connaître ses prévisions les plus lointaines, quant au chemin de fer, devant l'irrésistible développement du transport automobile — contre lequel il est aussi désarmé que le fut jadis, devant lui, la diligence — il reste dans l'expectative.

Nous venons d'esquisser les solutions envisagées en insistant sur les dispositions spéciales à cette agglomération dont il faut « essouffler » la croissance.

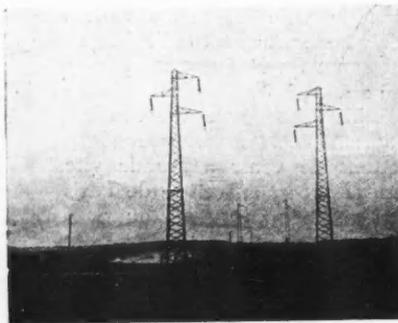
Il faudrait, avons-nous dit, agir sur l'étendue et le milieu. Pour arrêter l'augmentation nutritive du milieu, seules des mesures de Défense Nationale nous paraissent assez puissantes. D'un autre côté, on peut se demander si, d'ici le délai de 15 ans prévu, on ne sera pas obligé de revoir les dispositions relatives à l'utilisation du sol.

En effet, la division des communes en catégories A, B, C, D, conduit à un zonage annulaire qui ne fait que constater le fait de « la tache d'huile », et n'y remédie point. Si, dans les bornes de chaque territoire communal, on a délimité soigneusement des périmètres d'agglomération, on n'a point effectué ce même travail à l'intérieur du cadre régional lui-même ; il aurait évidemment fallu créer, au préalable, un climat psychologique, un esprit régional, une organisation régionale, que l'on a envisagé un moment.

Organiser régionalement l'agglomération parisienne conduit, en effet, à un tout autre résultat qu'à la confirmation de la « tache d'huile » irresponsable. Pour cela, il suffit d'analyser rapidement l'évolution du développement métropolitain (1), durant ces derniers siècles de crises urbaines.



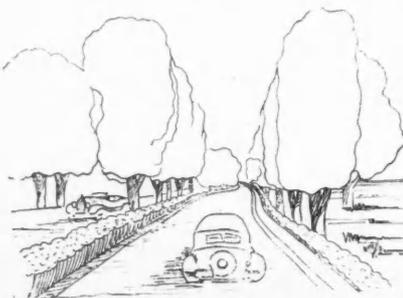
Le tracé des lignes de transport de force a donné lieu à des servitudes concernant les terrains dominés par ces lignes. Dans certains cas, l'utilisation des terrains riverains a été réservée à l'établissement de routes rapides, notamment pour la route se dirigeant de l'autoroute Sud vers Chartres.



Pendant des millénaires, la cité — formée par couches concentriques — était mesurée par les pas de l'homme ou du cheval. Brusquement, le rail est venu sillonner le sol urbain et rayonner dans les campagnes à la recherche d'un apport continu d'éléments neufs. Il s'est présenté tout



Les élargissements de voies pourront assez fréquemment se concilier avec le respect de la plantation d'alignement existante ; il suffira de doubler la chaussée actuelle par une nouvelle chaussée parallèle (route de Chantilly).



d'abord comme une force purement centripète, contribuant à grossir le volume général de la tache d'huile dont la pression intérieure a augmenté ; puis, il a transformé le milieu isotrope primitif en un milieu où les rapports espace et temps sont devenus relatifs — l'éloignement au centre, de deux points géométriquement équidistants variant suivant leur position sur certains rayons.

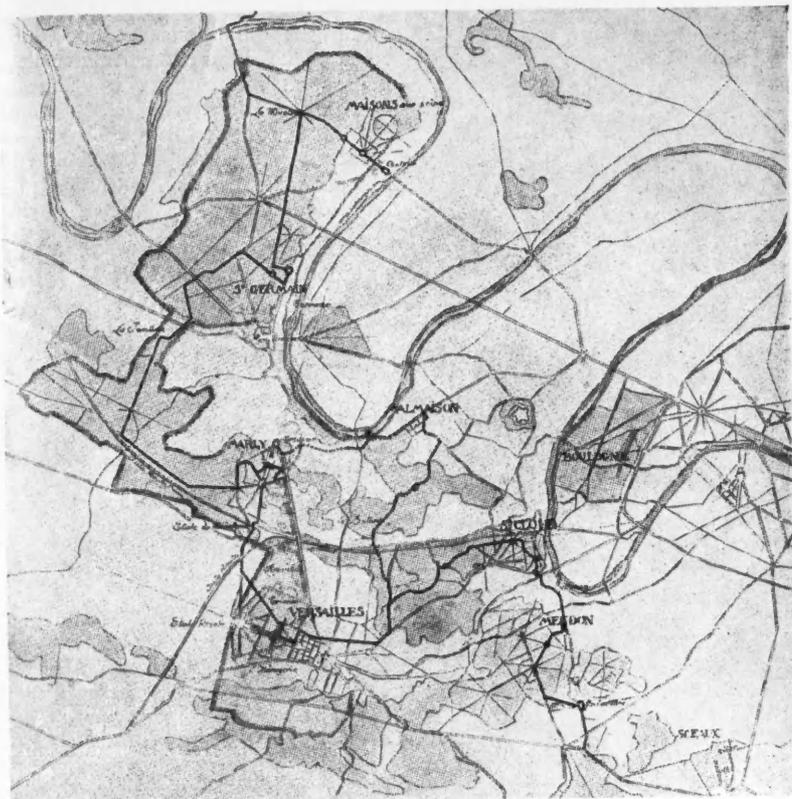
D'une part, la distance absolue étant abolie, la tendance naturelle à la répartition concentrique — que commande l'économie de parcours et de temps — a perdu sa raison d'être. D'autre part, la surpression intérieure a provoqué une réaction centrifuge qui a trouvé dans le rail sa possibilité de réalisation. La tendance radiale l'a donc emporté le long de certains rayons ferrés, et la « ville tentaculaire » — suivant l'expression de Verharen — est née.

Si la métropole a quitté son contour globuleux pour s'étoiler et déborder dans le département, ce ne fut point alors sous l'apparence de coulées se répandant par des fissures, ni sous celle de rubans parallèles aux voies ferrées ; ce fut sous forme de bras et tentacules noueuses, dont chaque nœud est un point d'arrêt, où chaque nœud est le novau de nouvelles taches d'huile dont les plus rapprochées du centre s'enflent au point de s'interpénétrer intimement, tandis que les plus éloignées conservent le type concentrique — la distance à pied reprenant son absolu pratique (1).

Cependant, depuis la Guerre — qui a exalté le transport automobile sous toutes ses formes — un nouveau facteur est intervenu pour exciter la force centrifuge, c'est le moteur à explosion, la machine libérée du rail. La grande souplesse de l'automobile individuelle, permet à son possesseur — après un certain parcours le long de radiales — de se disperser à sa guise ; le cheval avait jadis élargi la tache d'huile bornée par la circulation pédestre, l'automobile va permettre à une minorité de se diluer à l'infini. La multiplication des voies de terre ravonnantes redonne à l'espace suburbain une certaine isotropie, enfin la mobilité de l'autobus permet des parcours sinueux et complexes, qui s'enchevêtrent, brisent les poussées radiales et viennent renforcer l'éparpillement. Entre chaque branche de l'étoile, se tisse un filet plus ou moins serré. La « ville tentaculaire » n'est plus !

(1) Pour l'analyse du développement urbain, voir notre ouvrage critique sur « La Rome de Mussolini », p. 250 et suivantes.

(1) Cf. Louis Bonnier, cartes isochrones de la Région Parisienne. « Vie Urbaine » n° 3.



LA ROUTE DES PARCS DE L'OUEST, RELIANT TOUS LES GRANDS DOMAINES DE L'OUEST ET DU SUD-OUEST

En même temps que la tache d'huile s'épand sur le sol, comble les dépressions, cerne les espaces libres puis les submerge, maculant tout le territoire d'auréole en auréole; les tentacules dues au rail, qui avaient poussé trop rapidement, semblent s'essouffler, voire se rétracter. La vitesse qu'on pouvait attendre d'une mécanique sur voie privilégiée n'est pas convenablement utilisée, la multiplication des arrêts réduisant de plus de moitié la vitesse possible. Or, le temps de transport — temps mort, temps coûteux — ne pouvant dépasser une certaine proportion du temps actif de chaque journée solaire, les rapports bi ou quadri-quotidiens avec le noyau urbain s'avèrent donc impossibles à partir d'une faible distance.

Du seul point de vue de l'utilisation rationnelle de la vitesse, il faut multiplier les métros suburbains à quatre voies et augmenter leur fréquence et leur vitesse effective, en supprimant tout arrêt intermédiaire compris dans l'agglomération diluée. On devra terminer chaque ligne par une boucle reliant quelques stations, les seules du parcours, afin d'obtenir, au lieu d'un chapelet aux grains allant « *diminuendo* », un bourgeonnement unique à l'extrémité de chaque stolon. Il s'agit là d'une réorganisation logique, consécutive à l'évolution naturelle des transports. La recherche de la vitesse conduisant chaque jour, à l'évitement : soit par le haut, soit par le bas, soit par contournement, de toute cause d'arrêt. D'autre part, avec le transport aérien, transport de demain, on s'éloigne sans cesse du déplace-

ment guidé le long d'une ligne continue pour adopter l'enjambement direct d'un point à un autre sans arrêt intermédiaire.

Du point de vue de la répartition de l'homme dans le cadre régional, l'agglomération actuelle ressemble à une sorte de galaxie, avec son cortège d'amas globulaires et de nuages stellaires, de volumes et de densités différents, assez bien exprimé par notre schéma des communes A, B, C, D. Comme le fait ressortir ce schéma, on peut distinguer autour de Paris, quatre grands anneaux s'interpénétrant. Dans le premier, d'une épaisseur moyenne de 4 kms, garrotant immédiatement Paris, s'amassent toutes les communes de la Classe A; dans le second, d'une épaisseur de 7 kms environ, on rencontre la majeure partie des communes de la Classe B; le troisième, d'une épaisseur sensiblement égale au précédent, renferme un grand nombre de communes de la classe C qui s'égrènent encore le long des anciennes tentacules; enfin, à une vingtaine de kilomètres de Paris, le paysage a conservé son aspect rural presque intact, le sol est constellé de plusieurs centaines de petites communes de catégories D.

Du fait de la formation tentaculaire d'avant-guerre, il y a évidemment, interprétation entre ces anneaux, elle est particulièrement visible pour les communes des classes C et D, néanmoins, vu la tendance présente renforcée par le Plan régional, nous pourrions attribuer l'anneau I à la classe A, l'anneau II à la classe B, etc. Si nous considérons le finage pro-

pre de chaque commune, nous pouvons, en nous plaçant sous le seul angle résidentiel, le diviser en trois secteurs principaux : h, e, i.

h étant le secteur actuellement habité, collectivement ou individuellement (1).

e étant le secteur d'extension résidentielle, collective ou individuelle, prévu par le Plan directeur.

i étant le secteur interdit à l'habitation, soit qu'il s'agisse d'espaces libres ou découverts existants ou à prévoir, de surfaces occupées par les industries — à recouvrir en espaces libres ou à équiper industriellement — soit enfin de surfaces non affectées édictées dans les communes B, C et D.

Ah signifiera donc la surface habitée présentement dans les communes A; Ae la surface habitable des dites communes; Ai la surface interdite à l'habitation, etc...

Dans l'état actuel de l'agglomération, tant au point de vue de la proportion de la surface bâtie par rapport à la surface libre, qu'au point de vue densité démographique, on trouve une diminution sensiblement continue à mesure que l'on s'éloigne de Paris.

Le développement « en tache d'huile » ne cause aucune inquiétude lorsqu'il régit une petite agglomération, mais il conduit à l'étalement certain, le cœur des grandes cités. Pour ces dernières, toute banlieue immédiate est une tunique de Nessus. On doit établir à sa place, un large anneau d'espaces libres, aérant immédiatement le noyau central, puis — aussi loin que le permet l'organisation des transports que nous avons préconisé — sortir dans la verdure un collier de « déversoirs-satellites ».

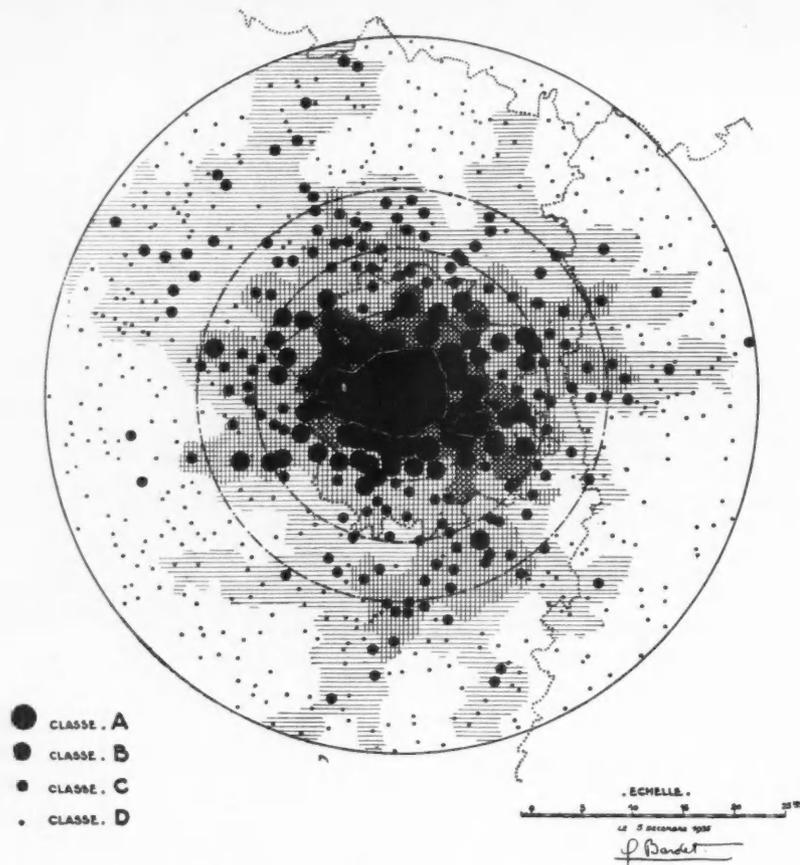
Nous attirons immédiatement l'attention sur cette expression « déversoirs-satellites », néologisme que nous avons forgé pour représenter un *groupement de communes existantes, servant de trop-plein aux refoulés de la galaxie*, en opposition au mot « cité-satellite » qui exprime un tout bien défini, créé *ex-abrupto* et cherchant à favoriser une extension métropolitaine, indésirable dans notre cas.

Le Plan d'aménagement, s'il arrête net la continuation des crimes actuels contre l'urbanisme, autrement dit contre le droit de vivre, s'il a organisé l'habitat humain à l'intérieur de chaque commune — en imposant le zoning contre les appétits individuels — ne semble point avoir réorganisé la répartition des hommes, dans l'ensemble de l'Agglomération Parisienne, en vue de décentraliser Paris ? (2).

(1) h étant une surface habitée collectivement ou individuellement, on conçoit que sa densité puisse varier considérablement dans les communes dites résidentielles.

(2) Cf. Notre rapport de Janvier 1936, à la Société Française des Urbanistes.

REPARTITION DES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE



SCHEMA DE REPARTITION DES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION D'APRES LES QUATRE CLASSES.

Le Règlement, en prévoyant pour les communes A, B, C et D des édifices atteignant 7, 6, 4 et 2 étages et devant se tenir dans des gabarits de 25, 22, 17 et 12 mètres de hauteur, sanctionne et renforce tout au contraire l'état pyramidal que nous déplorons. D'autre part, si ce Règlement cherche à diminuer la densité de la construction, donc de la population, dans les communes A surpeuplées, il ne paraît pas prévoir où se logeront les habitants progressivement chassés des surfaces actuellement habitées ? par exemple Ah.

Le fait est-il imprévisible ou incontrôlable ? Nullement.

Les habitants refoulés des secteurs Ah quitteront-ils l'Agglomération parisienne elle-même ? Il serait vain de croire que la pénurie de logement puisse chasser la population d'une métropole. L'expérience montre que cela ne fait qu'aggraver le redoutable phénomène de la surpopulation ; d'ailleurs la question ne se pose pas : dans l'ensemble des surfaces d'extension prévues par le plan officiel, il y a place pour plusieurs millions d'hommes.

III-16 Ceux-ci reflueront-ils vers Paris ?

L'état scandaleux des lotissements ayant amorcé une telle vague, il faut y faire opposition. La densité de Paris étant beaucoup trop élevée et son abaissement, seul, pouvant permettre les travaux d'aération indispensables.

Les refoulés chercheront donc place dans les déversoirs successifs : Ae, Bh, Be, Ch, Ce, Dh, De. Les secteurs Ae, d'extension des communes A — qui devraient d'ailleurs être totalement réservées à des espaces libres — sont très restreints. Quant aux communes D, leurs surfaces bâties Dh ou d'extension De, déjà très faibles, ont leur densité encore réduite par le règlement, qui exclu des habitations de plus de deux étages ; elles ne peuvent ainsi servir de trop-plein. La population ne trouvera donc guère asile que dans les parties Bh, Be, puis Ch, Ce, des communes B et C. Ce qui est grave, car cela conduit à repousser sur les bords immédiats de l'anneau A son propre trop-plein démographique, soit à étendre la fameuse tache d'huile.

L'application du Règlement obligera ainsi la population la moins favorisée — c'est-à-dire la plus nombreuse — à se cantonner dans Paris

ou la proche banlieue. L'exode étalera la tache d'huile en premier lieu dans l'anneau B, puis dans l'anneau C et c'est ainsi qu'ayant voulu — pour la sauvegarde des communes D — créer un plafond trop bas, on favorisera la dangereuse concentration qui étouffe Paris.

Après ces quelques observations que nous aurions pu développer (1) ou analyser plus profondément, en faisant intervenir les densités, cherchons quelle interprétation du règlement doit permettre d'adapter progressivement la réalité actuelle : extension en tache d'huile au concept idéal : c'est-à-dire déversoir-satellite.

Il s'agit de favoriser, dans l'anneau D, la constitution de sept ou huit grandes taches-satellites servant d'exutoires à Paris, aux communes A et B et même à des migrations résultant de l'accroissement freiné de la démographie régionale.

On peut agir sur les surfaces et les densités, il faut parallèlement :

1°. — Réduire au strict minimum les surfaces d'extension Ae, Be, Ce, à l'avantage des surfaces interdites Ai, Bi et Ci. Puis, tout en conservant à la majeure partie de l'anneau D son caractère rural, tout en préservant les sites précieux, accorder à certains groupements de communes D, judicieusement choisis, d'importantes surfaces d'extension. Ces surfaces devront être cohérentes et assez vastes pour qu'un commerce local puisse s'y développer, en même temps qu'une vie sociale suffisante à la satisfaction des besoins journaliers et locaux, autrement dit ces surfaces devront permettre à l'ensemble de chaque groupe d'atteindre normalement le chiffre de 25 à 30.000 habitants.

2°. — Aérer les surfaces habitables existantes Ah, Bh, Ch, tandis que l'on permettra, dans les groupements choisis de communes D, une certaine proportion de maisons collectives à étages. Si enclins que nous soyons à préférer les maisons individuelles, l'utilisation exclusive de ces dernières rendrait trop onéreux le développement des services publics : eau, égout, écoles, marchés, etc.

Si cette seconde proposition nécessite l'abandon de l'état pyramidal, la première n'est nullement incompatible avec les dispositions du Plan d'Aménagement et en particulier de celles de l'article 18.

Rien n'empêche un groupement de lotisseurs, effectuant tous les aménagements qui sauvegardent les intérêts de l'hygiène et de l'esthétique, de coordonner judicieusement un semis de communes autour d'un centre de

(1) C'est-à-dire étudier de même l'exode parisien, à la suite d'aérations éventuelles ou de migrations intérieures.

gravité ou d'attraction et de créer ainsi une tache-satellite. Mais cette tache ne sera pas un « trop plein » si les autres mesures n'interviennent pas.

Nous demandons simplement au Comité Supérieur d'appliquer lui-même cet article 18, en vue d'un plan d'ensemble favorable à l'intérêt supérieur des régionaux, au lieu de ne le faire servir qu'aux morcellements de l'initiative privée.

Ayant ainsi changé l'isotropie de l'anneau D, il faut dès lors, déterminer soigneusement l'emplacement des taches-déversoirs, suivant de rigoureuses enquêtes de géographie humaine, étudier l'organisation des services publics nécessaires et *avant tout* prévoir les moyens d'accès.

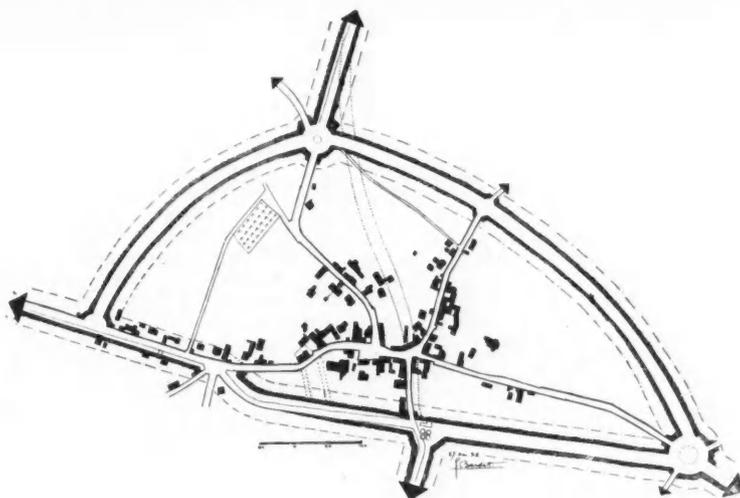
Des échecs retentissants dans la formation *ex-abrupto* de cités-résidentielles négligeant les enseignements du climat ou du sol, le mauvais état de certains services publics, l'absence ou la longueur des transports ont découragé le Parisien dans son exode vers la verdure. L'erreur principale fut de vouloir créer des cités purement résidentielles — dont l'existence était ainsi entièrement subordonnée au rythme et à la vie économique de la Capitale — alors qu'il eût fallu provoquer la décentralisation en favorisant la formation naturelle de taches à la fois résidentielles et productives, groupant autour d'une industrie moyenne et sans fumée, la vie sociale indispensable à la satisfaction des besoins quotidiens. On doit en effet distinguer soigneusement entre les « producteurs », ouvriers et techniciens, qui travaillent dans des industries dont la nature nécessite l'éloignement du centre et les « échangeurs », intellectuels ou commerçants, dont le travail d'homme à homme, a obligatoirement sa place en contact immédiat avec le centre des échanges spirituels et matériels de la Capitale.

Nous sommes les premiers à nous méfier de certaines formules : cités-satellites, cités-jardins, ou, qui pis est, cités linéaires (1). Si l'on veut réellement aérer les surfaces construites actuelles, on provoquera automatiquement l'édification de nouvelles habitations. Pour éviter l'éparpillement de ces dernières, on doit les réunir — non point en bordure de la banlieue immédiate pour ne pas constituer un nouveau garrot — mais les localiser en des points choisis, en des « taches-déversoirs-satellites », résidentielles et productives.

Gaston BARDET.

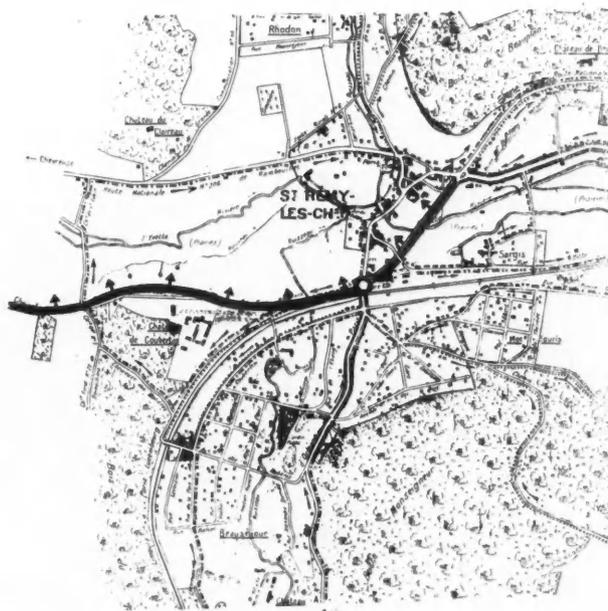
(1) A. A. 1938, N° 10. Coup d'œil sur l'urbanisme anglais.

L'application des directives générales du Plan de la Région Parisienne nécessite l'étude communale de chaque cas particulier. C'est surtout du point de vue routier que des inquiétudes se manifestent ; nous en donnons deux exemples entre autres.



CROQUIS DE VOIES D'ÉVITEMENT AUTOUR DU MESNIL-SAINT-DENIS, PAR GASTON BARDET.

L'élargissement brutal, à 18 m., des voies de grande communication, détruirait la moitié de ce charmant village ; une nouvelle voie N.-S. (en pointillé) le couperait en deux. On se rend compte que l'échelle des artères nécessaires au trafic mécanique est incompatible avec celle de l'ossature du village, dont le mode de vie n'a guère changé depuis la fin du XVIII^e siècle. Seules, des circulaires d'évitement permettent de résoudre ce dilemme.



CROQUIS DE DÉVIATION DE LA R. N. 306 A L'ENTRÉE DE ST-REMY LES CHEVREUSES, PAR G. BARDET ET L. LEMAIRE.

La conservation des tracés actuels ne solutionne pas la congestion et les conflits intérieurs au Village. La déviation au Sud et l'utilisation de la route de Coubertin conduisent au contraire à une route touristique par excellence, puisque tracée, non au pied des coteaux abrupts de la Madeleine, mais de l'autre côté, au flanc d'une pente douce d'où le touriste peut apercevoir dans toute sa splendeur la vallée et ses vallons de pénétration.

UN PRÉCURSEUR: EUG. HENARD

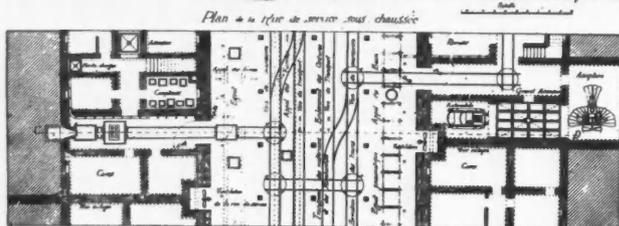
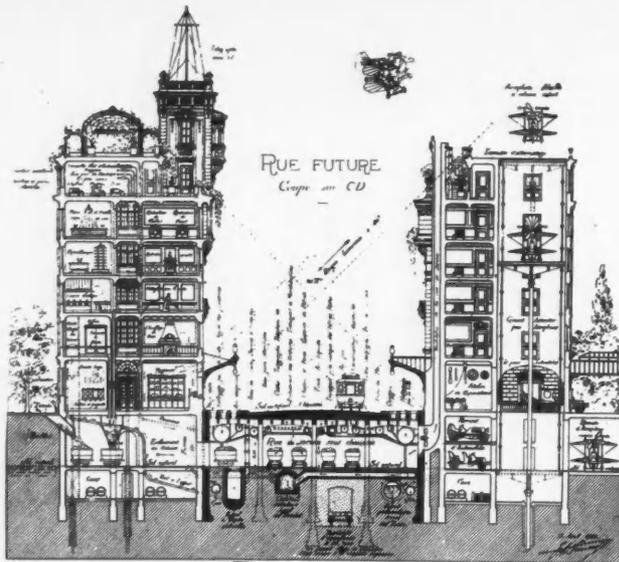
L'architecte, Eugène Hénard, à qui Paris doit en particulier la perspective monumentale de l'Avenue Alexandre III, sur le dôme des Invalides, imagina dès le début du siècle, la « Ville future ».

Son nom restera indissolublement lié à l'invention du « carrefour à giration »... qui nous revint d'Amérique sous le nom de système Eno. Combiné avec la giration, le saut de mouton — qu'envisageait déjà Léonard de Vinci — a permis le « steady flow system » ou système de circulation continue, qui nous revient également d'Amérique.

Eugène Hénard fut le créateur de bien d'autres dispositions, en particulier des alignements brisés ou à redans, libérant les façades du « théodolite, de l'agent voyer », ainsi que de la fameuse « ville-pilotes » au sol artificiel et aux terrasses d'atterrissage pour avions.

Et ceci se passait en 1903, 1906, 1910... au temps de la congestion circulatoire « hippomobile » et du premier « circuit de l'Est » en aéroplane... !

G. B.



LA VILLE-PILOTIS

1910

« Tout le mal vient de cette vieille idée traditionnelle que « le sol de la rue doit être établi au niveau du sol naturel primitif ». Or, rien ne justifie cet errement. En effet, si l'on part de l'idée contraire que « les trottoirs et la chaussée doivent être artificiellement établis à une hauteur suffisante pour laisser, en dessous, un espace capable de contenir tous les organes des services de voirie », les difficultés que nous avons signalées plus haut disparaissent totalement. Cela implique, bien entendu, un étage de plus en sous-sol pour les maisons voisines, puisque le sol du rez-de-chaussée se trouve relevé au niveau de la rue... »

Tout d'abord, les trottoirs et la chaussée seraient constitués, une fois pour toutes, comme un tablier de pont, et ne devraient jamais subir d'autres remaniements que ceux qu'exigeaient l'entretien des parties usées...

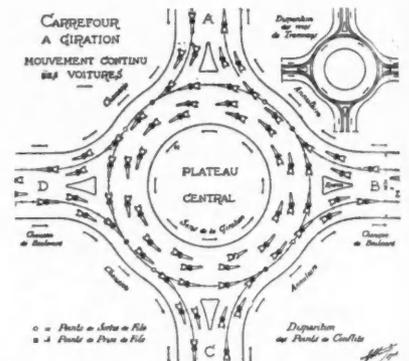
Au-dessous de ces canalisations, toutes accessibles et dont la surveillance serait facile, se trouverait un espace de 2 m. 25 de hauteur, absolument libre jusqu'au niveau de l'ancien sol naturel...

En résumé, cette disposition revient à dédoubler la rue actuelle en deux rues, l'une supérieure à l'air libre destinée uniquement à la circulation des voitures légères et des piétons, l'autre inférieure placée au niveau du sol naturel, au-dessous de la première, et qui servirait à l'installation de toutes les canalisations, à l'évacuation des ordures ménagères et au transport des matériaux et marchandises lourdes.

Dans les grandes villes, la couverture en terrasses s'impose de plus en plus. Elle a le double avantage d'être très résistante et de rendre utilisable une surface libre équivalente à la surface des locaux habités. Avec les ressources variées que nous offre l'emploi du ciment armé, il est facile de couvrir les maisons de plateformes, sur lesquelles on peut installer de petits jardins fleuris et des treillages verdoyants.

Mais, conséquence plus importante, ces terrasses, dans un avenir prochain, serviront à l'atterrissage des aéroplanes...

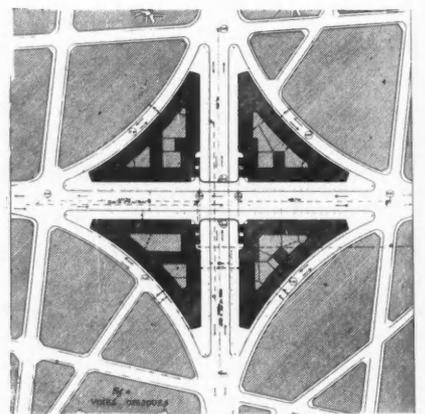
Lorsque ce progrès sera accompli, la physionomie des villes sera changée, toutes les terrasses deviendront des places d'atterrissage pour ces automobiles aériennes. On pourra partir et atterrir d'une terrasse à l'autre » (1910).



LE CARREFOUR A GIRATION

1906

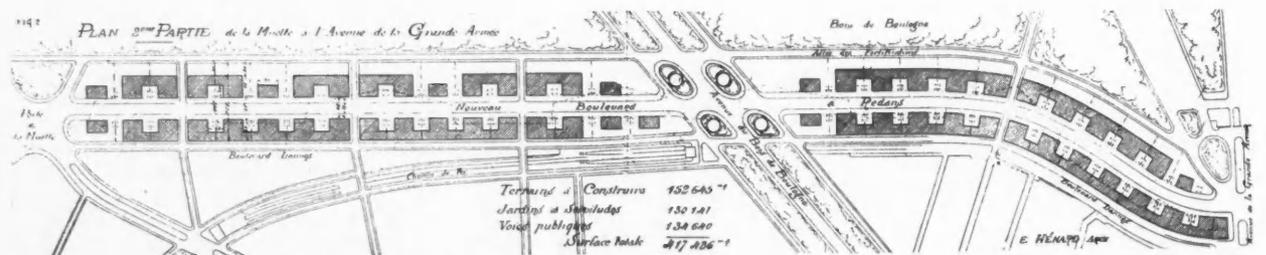
Circulation continue.



LE SAUT DU MOUTON

1906

Circulation à deux niveaux



ALIGNEMENT DISCONTINU : BOULEVARD A REDANS

1903



SCHEMAS MONTRANT L'ÉVOLUTION DE PARIS. Exhaussement du sol. Disparition progressive du bras nord de la Seine, PAR G. BARDET

PARIS, SON ÉVOLUTION CRÉATRICE

Chacun de nous voit l'urbanisme sous l'angle de ses préoccupations personnelles. En vérité, cet art consiste à installer les hommes sur la terre dans les meilleures conditions possibles. Mais quel nombre infini de facteurs favorisent cette action ! Quel nombre infini de facteurs s'y opposent ! Un architecte, un ingénieur attribueront naturellement une importance capitale à leurs édifices, à leurs routes, à leurs usines.

Il est bon que, de temps en temps, un savant désintéressé regarde la question de plus loin ou de plus près, mais d'un point où personne ne s'était placé.

Une fois de plus, M. Marcel Poëte vient de faire une expérience pour nous.

En écrivant « Paris, son évolution créatrice » il s'est éloigné dans le temps ; puis, partant de là, tantôt regardant de très haut, tantôt descendant pour se mêler aux hommes — il nous fait assister au développement constamment inattendu de la Cité.

Mais, avant de partir pour ce voyage, notre guide nous fait quelques confidences sur un fait qui l'a, dès longtemps frappé : l'analogie entre les êtres vivants et les agglomérations humaines. Peut-être, à notre sens, la cité n'offre-t-elle pas absolument tous les caractères d'un être vivant, mais, ce qu'on ne peut nier, c'est qu'elle est un assemblage d'êtres vivants avant d'être un assemblage de rues, de maisons et d'édifices. Ce sont les êtres vivants qui ont créé cette forme et qui continuent en la modifiant.

Se référant à la pensée bergsonienne, M. Poëte montre encore avec plus de force, l'élan vital de l'homme ne laissant aucun repos à la forme au point qu'il peut dire : « Ce qui est réel c'est le changement continu de forme : la forme n'est qu'un instantané, pris sur une transition. »

L'auteur insiste aussi sur la grande part que joue la spiritualité dans l'évolution d'une ville. C'est, en effet, une des manifestations les plus agissantes, les plus violentes de l'âme humaine inquiète devant les deux infinis de l'espace et du temps. Et suivant les solutions que les sociétés adoptent — plus ou moins collectivement — on bâtit les cathédrales, ou on les démolit. Quelles modifications en sont la conséquence, dans les villes ! Et ceci n'est que l'aspect le plus extérieur de cette influence de la spiritualité. Car « ce qui est dû à l'esprit, c'est le progrès, la création continue l'œuvre d'art » et nul ne peut nier que ce sont là les facteurs déterminants de la personnalité d'une ville.

D'autre part, l'intelligence, à l'inverse de l'esprit, permet à l'être de s'adapter aux conditions de l'existence. Puis l'esprit sollicite de nouveaux efforts, tend vers de nouveaux buts. L'intelligence organise une nouvelle adaptation. Et ainsi va la vie de la Cité par sauts inégaux, quelquefois par explosions qui sont la conséquence de la vie intérieure des hommes bien plus que du milieu extérieur.

Les titres de quelques chapitres nous montrent l'itinéraire suivi ; non à travers les rues en décrivant, suivant l'usage, les monuments subsistants, l'élargissement des enceintes successives, mais à travers l'âme des hommes :

La naissance de Paris — Le Christianisme à Paris — Paris, Capitale — La Cité de Dieu — L'élan vital au XI^e siècle — La Fusée de la Vie — Vers la formation Nationale Expression de la Croisée — Déplacement de la demeure Royale — Génération continue due au Louvre — L'âge classique — Règne de Paris — Art de vivre — La déclaration des Droits de l'Homme — Amour sacré de la Patrie — Mystique de la gloire — Machinisme — Transformation de Paris.

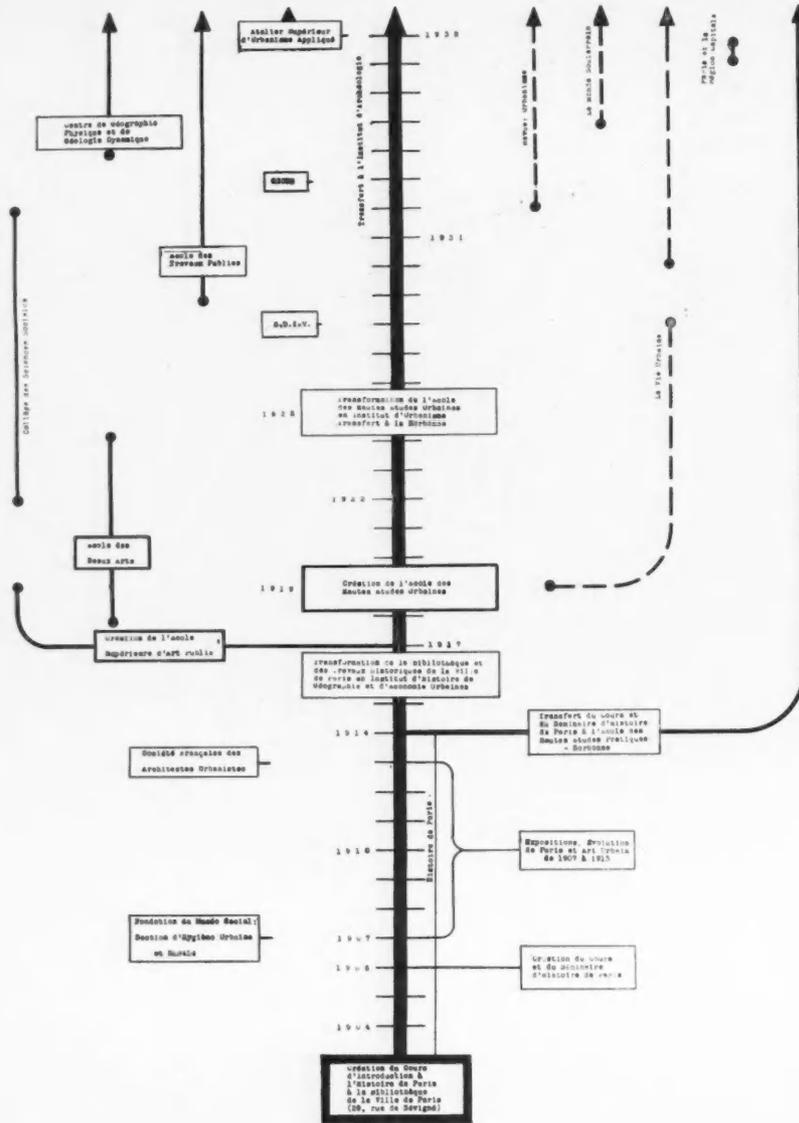
Ces vues successives sont concrétisées par une quinzaine de schémas, dûs à Gaston Bardet.

Ces dessins méritent un examen approfondi. Leur confrontation avec le texte mettent en relief certaines permanences qui semblent avoir résisté à tous les soubressauts, à tous les orages de l'âme de la cité : par exemple la grande croisée des routes N.-S. et E.-O. ; la valeur spirituelle de la Montagne Sainte-Geneviève.

A la lecture entraînant de l'évocation de ces transformations dont les origines, imprévues, et la plupart d'ordre spirituel, sont si bien marquées, il semble à l'urbaniste que son ambition est bien vaine. S'il ne peut trouver quelque base logique à ses prévisions, si des riens d'un ordre qui échappe à notre analyse, voire à notre connaissance peuvent remettre tout en question, à quoi bon chercher à analyser ces courants capricieux, à capter ces nuages élevés et insaisissables ?

Et c'est bien l'impression que l'on éprouve d'abord. Mais c'est là que le rôle de l'intelligence apparaît. C'est elle — par contraste avec la mission créatrice de l'esprit — qui « nous conduit à la notion d'espace à laquelle se rapporte la géométrie, aux rigides enchaînements de la déduction et de l'induction, par quoi s'effectue l'adaptation de l'être aux nécessités de l'existence. »

SCHEMA DE LA FORMATION ET DU DEVELOPPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT DE L'URBANISME EN FRANCE.
Par Gaston BAUDET



Et alors le rôle de l'urbaniste sera de déceler ces permanences qui résistent à toute révolution, et d'en titrer les meilleures combinaisons. Il ne peut avoir l'ambition de créer une armature rigide — une camisole de force pour domestiquer les élans d'une civilisation. Il doit au contraire s'ingénier à ne prévoir que ce qu'il peut légitimement prévoir, en s'appuyant sur des données soigneusement vérifiées, ou sur des hypothèses étayées par un bon nombre de faits.

Tout ceci ne le mène pas loin dans le temps. Seules quelques grandes lignes apparaissent. Mais l'ambition de l'urbaniste peut être de préparer la soudure entre le présent et l'avenir ; c'est déjà beaucoup.

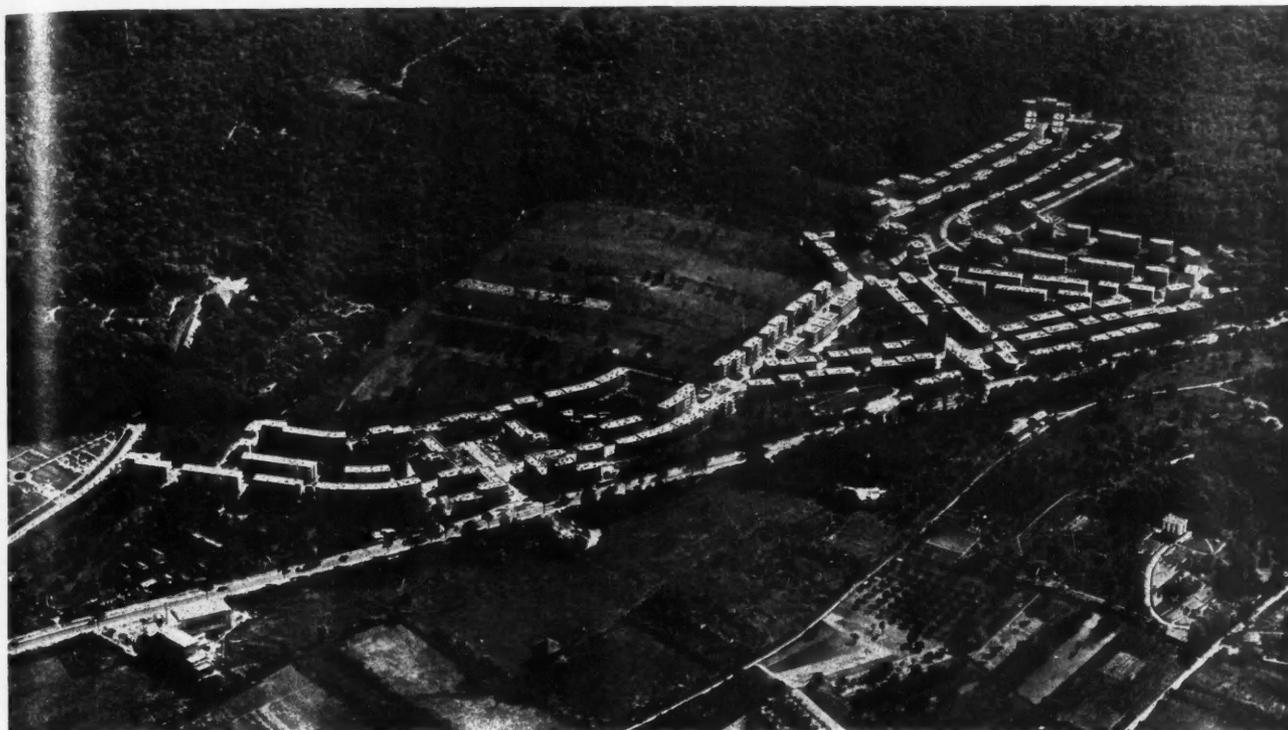
Tous ces grands remous apaisés, chacun à l'arrivée du suivant nous mène à la tempête dans laquelle nous vivons. A ce point du voyage, M. Poète nous le synthétise en une formule apaisante : l'Aventure urbaine. En un chapitre qui est un des plus caractéristiques, et en quelques pages seulement il la résume pour nous sous une forme saisissante.

Cette aventure reste la conséquence des aventures des hommes, de cette suite d'êtres qui, en réalité, ne sont jamais tout à fait morts puisque d'autres, pour la plupart venus de ceux-ci, et élevés par eux, ont toujours participé à la vie de la Cité. Et le Parisien « création continue » fait encore ici l'objet d'une étude attachante qui nous mène à la compréhension de l'âme de Paris, et des formes par lesquelles elle

s'est traduite à différentes époques. L'auteur nous invite enfin à distinguer avec soin *l'être urbain* de la *forme urbaine* et il dit : « les générations successives qui composent l'être s'écoulent ; c'est la forme — qui reste — qui nous rend apparente l'âme urbaine. »

L'urbaniste doit tirer une conclusion de cette lecture. D'abord, une leçon de prudence : Pas trop de prophéties. Ensuite une vérité s'impose à son orgueil : ce n'est pas lui qui fera la ville, ce sont ses habitants, avec leurs goûts, leurs passions qui construiront les demeures. Ce sont les Municipalités qui décideront, après lui, si tel ou tel monument doit être construit, telle ou telle promenade créée. Mais lui, que fera-t-il donc ? Eh bien, s'il s'est véritablement imprégné de l'esprit de la Cité, s'il a sans cesse songé aux hommes qui ont dès longtemps fourni cette âme de ville, et à ceux qui y participent aujourd'hui, il pourra découvrir quelques-uns des éléments permanents essentiels au développement de la vie et leur donner toute leur valeur. A côté de cela, les améliorations matérielles — bien faciles à obtenir — lui vaudront certes, une reconnaissance justifiée.

Mais la grande joie et la grande récompense seront pour celui qui pourra se dire qu'il a ouvert de nouvelles voies et surtout qu'il n'en a fermées aucune devant l'âme de la Cité, en quête d'aventures.



CITÉ-JARDIN DE CHATENAY-MALABRY (1937)

BASSOMPIERRE, DE RUTTÉ ET SIRVIN, ARCH.

Sur la route de Choisy-le-Roi à Versailles, à mi-chemin de Versailles, on découvre la Cité-jardin de Châtenay-Malabry, conçue pour 20.000 hab., entourée de forêts domaniales. Situation incomparable : seule la partie Est se trouve en contre-bas de la route Versailles-Choisy. Noter le caractère humain de la composition tout à fait unique.

Cité de petits immeubles de 2 ou 4 appartements par étages et ne dépassant pas 2 à 3 étages utiles, avec une seule note verticale constituée par un immeuble de 10 étages qui appelle l'attention, tel un clocher de village.

Un axe domine, s'ouvrant sur la R. N. de Versailles à Choisy, large voie bordée de boutiques conduisant à une très belle place traitée en jardin public. C'est à mi-chemin, entre l'entrée et la place, que s'élève le grand immeuble.

Le premier groupe comprenant 474 logements est situé au centre, à cheval sur le Grand Axe, entre la R. N. et la place Centrale. Le second groupe, de 560 logements, s'étend au Sud jusqu'à un thalweg rejoignant le bois de Verrières. Enfin le troisième groupe, de 419 logements, est à l'Est du terrain, le plus près de Châtenay.



CITÉ-JARDIN DE PLESSIS-ROBINSON (1932)

PAYRET-DORTAIL, ARCH.

LYON



VUE DE SIMON MAUPIN. LYON EN 1625

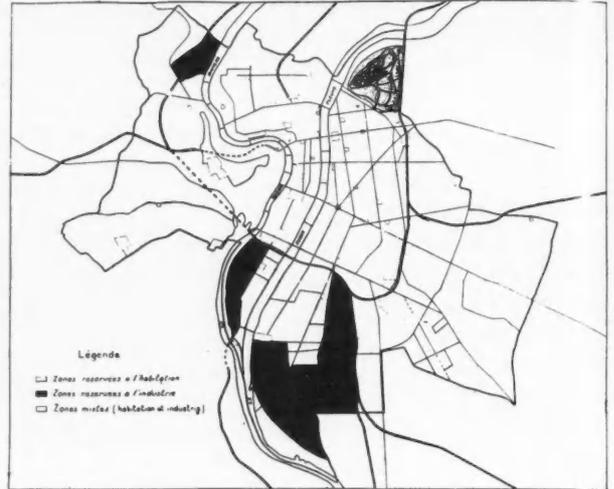
LYON

Le plan d'extension de Lyon a été adopté par le Conseil Municipal de Lyon le 29 Juillet 1935. M. le Président HERRIOT, Maire de Lyon, avait chargé M. CHALUMEAU, Ingénieur en Chef de la Ville, d'établir ce projet. Ce plan est actuellement en cours d'approbation par l'autorité supérieure.

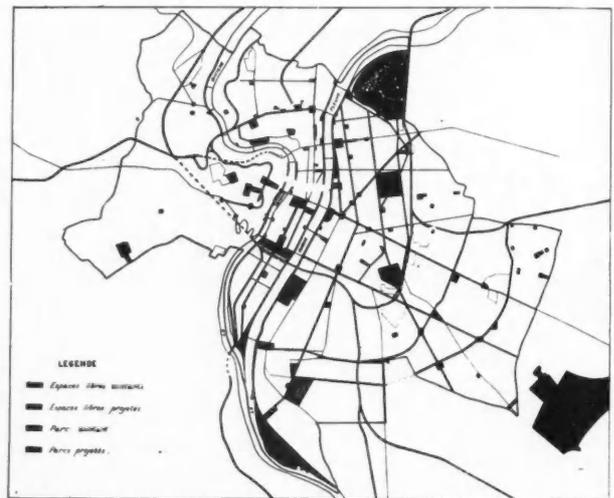
En ce qui concerne la circulation et les grands itinéraires routiers, les réalisations actuellement en cours sont : le grand Boulevard de Ceinture (presque entièrement terminé), le tunnel sous la Colline de la Croix-Rousse, dont M. de Monzie, Ministre des Travaux Publics, a donné le premier coup de pioche le 12 Février 1939, le pont sur le Rhône en amont de Lyon (actuellement en cours d'exécution), et le Boulevard en Corniche à Saint-Just, sur la Rive droite de la Saône, dont les travaux sont très avancés.



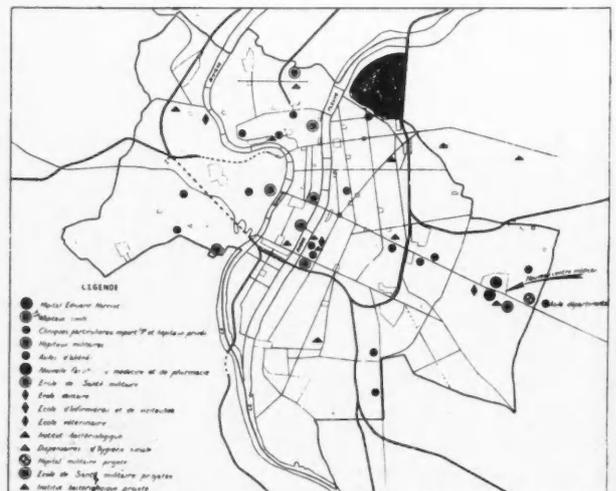
III-22 THEATRE ROMAIN, NOUVELLEMENT DECOUVERT



PLAN SCHÉMATIQUE DES ZONES RÉSERVÉES A L'HABITATION ET A L'INDUSTRIE



PLAN SCHÉMATIQUE DES ESPACES LIBRES



PLAN SCHÉMATIQUE DES PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS MÉDICAUX

Fermi les travaux importants à entreprendre pour réaliser ce plan d'extension, nous devons citer : le Tunnel à trois branches sous la Colline de Fourvière, le prolongement de la rue de la République jusqu'à la Croix-Rousse, la construction d'un pont sur le Rhône pour doubler le pont de la Guillotière, la construction du pont aval en prolongement de l'avenue Jean-Jaurès, l'aménagement du quartier Moncey.

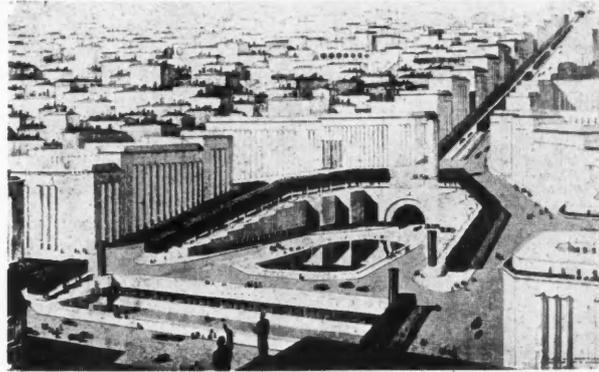
Dans les années qui ont immédiatement suivi la guerre de 1914-1918, la Ville de Lyon a réalisé des travaux considérables. Nous ne citerons que les Nouveaux Abattoirs, l'Hôpital Edouard-Herriot, dont la construction commencée avant la grande guerre a été achevée en 1933, le Stade Municipal (ces trois réalisations sont l'œuvre de l'architecte Tony Garnier), la Piscine Garibaldi, de nombreux groupes d'habitations à bon marché (dont l'un comporte 1.636 logements), la construction du Pont Wilson et du Pont Pasteur sur le Rhône, et du Pont La Feuillée, sur la Saône. A l'heure actuelle, les travaux de drainage et de consolidation et d'aménagement de la Colline de Fourvière sont poursuivis activement ; amélioration du Service des Eaux, construction d'une Usine d'Incinération des Immondices, d'une usine d'équarrissage et d'une station centrale de désinfection.

Nous signalons, en outre, que la Ville de Lyon, se souvenant de l'antique « Lugdunum », a commencé, en 1936, et poursuit, avec le concours financier de l'Etat, la mise à jour et la restauration du Théâtre Romain de Fourvière.

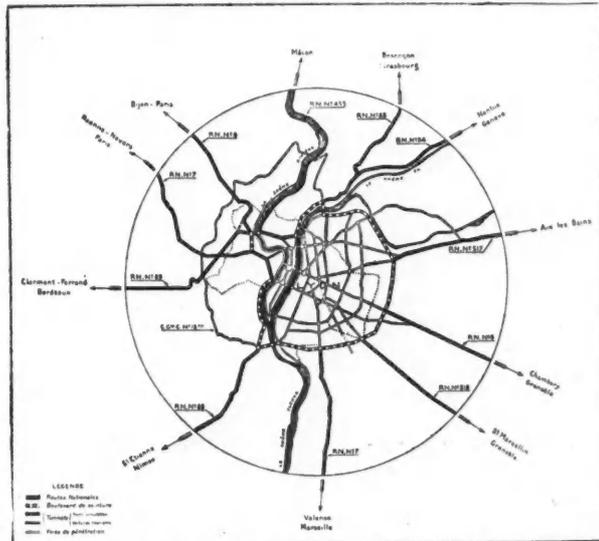
Un grand programme d'assainissement, comportant la création d'un grand collecteur de ceinture, avec remaniement de certains égouts, a été élaboré et approuvé par le Conseil Supérieur d'Hygiène de France. Il représente une dépense dépassant 125 millions, mais on pense pouvoir entrer très prochainement dans la phase active des travaux.

Parmi les travaux réalisés ces dernières années par l'Etat à Lyon, il convient de mentionner la construction du Nouvel Hôtel des Postes, place Antonin-Poncet. Les services de la Ville de Lyon ont aménagé de larges dégagements autour de cette nouvelle construction qui s'harmonise avec la façade de la Place Bellecour.

Signalons enfin la création du Grand Port industriel de Lyon (Port Edouard-Herriot), dont les travaux, entrepris il y a trois ans, sont déjà très avancés.

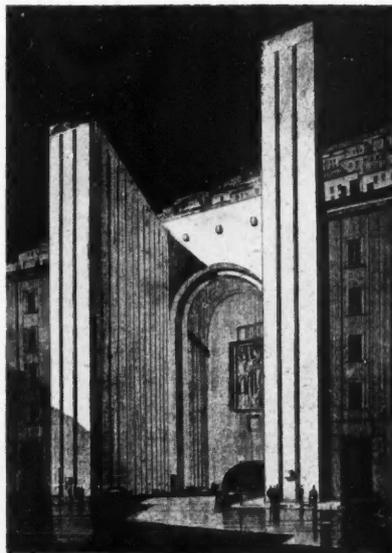


TUNNEL SOUS LA CROIX-ROUSSE
Entrée projetée place de la Comédie



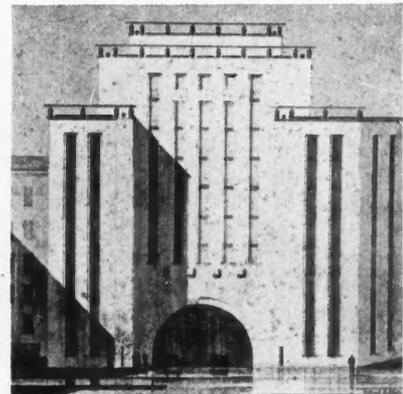
PROJET DE CIRCUMLIAISON DES VOIES D'ACCÈS A LYON :
comporte plusieurs tunnels.

TUNNEL SOUS LA CROIX-ROUSSE
Entrée projetée, côté quai Sérin

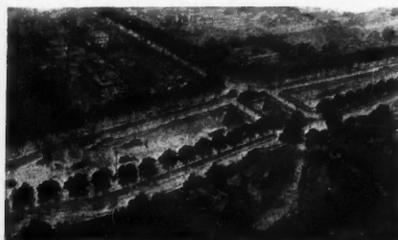


TUNNEL SOUS LA CROIX-ROUSSE
Entrée projetée Place Chazette

TUNNEL SOUS LA CROIX-ROUSSE
Entrée projetée Rue Sainte-Catherine







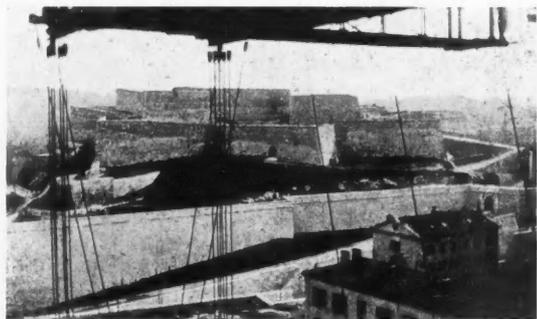
VUES AÉRIENNES DU QUARTIER DE LA CATHÉDRALE



CROISEMENT D'AUTOSTRADES.
L'entrée nord de Marseille (route d'Aix Paris et port aérien de Marseillan) est assurée par la création d'un autostrade à croisements superposés et à carrefours giratoires.

Présentées à la même échelle, ces deux vues montrent la comparaison entre la congestion de l'état actuel (rues étroites et quartier surpeuplé), et le dégagement des grandes voies de desserte du port, suivant le projet.

MARSEILLE



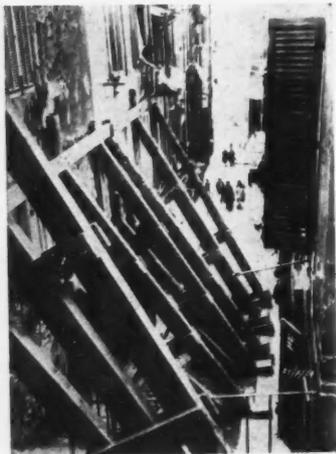
FORT SAINT-NICOLAS. Etat actuel.

Esquisse d'aménagement du Parc du Souvenir, en aménageant la promenade aux divers étages du fort ; plantation des terrasses et voies d'accès.

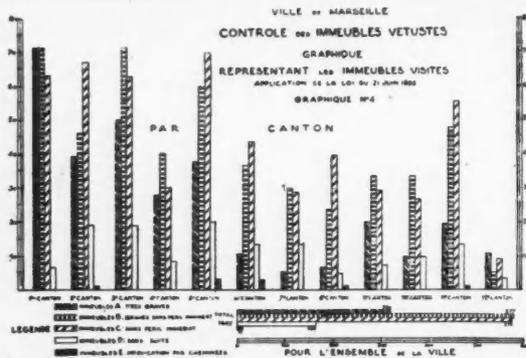
JACQUES GREBER, URBANISTE



MARSEILLE - NIMES

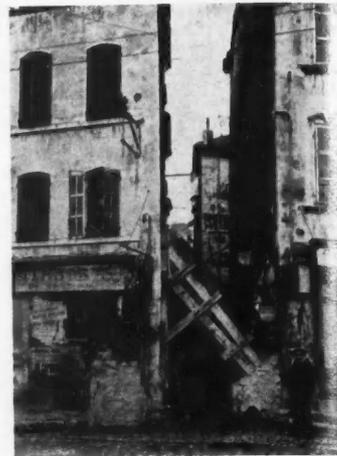


Quartier insalubre : Rue Radeau.



Statistique : Graphique donnant les pourcentages d'insécurité immédiate, d'insécurité prochaine, et vétusté générale.

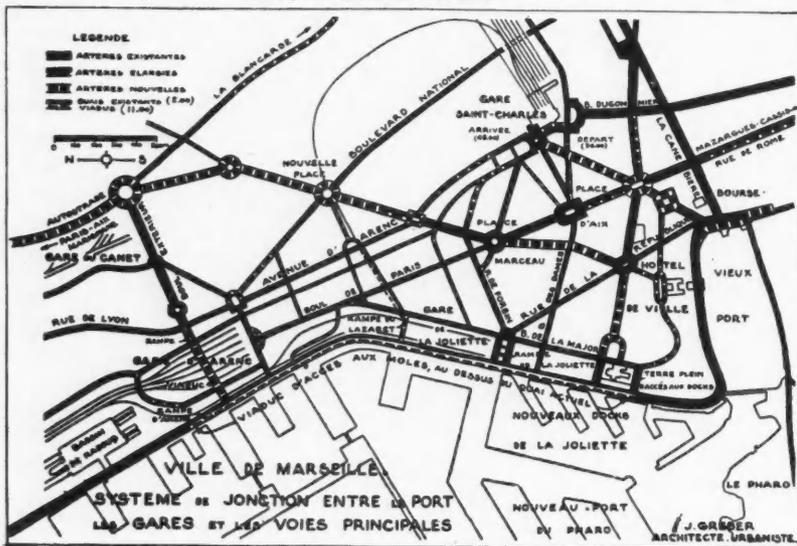
Les immeubles sont en majorité condamnés, non seulement pour cause d'insalubrité, mais surtout, comme les batteries d'étais le prouvent, pour cause d'insécurité.



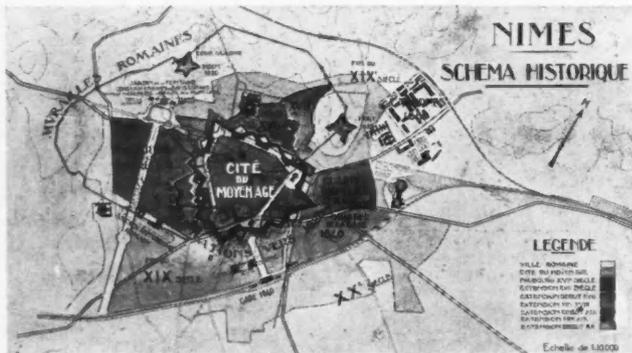
Quartier insalubre : Rue des Gasins.

Tracé des voies proposées dans le périmètre de la photographie aérienne du centre de la ville, montrant la densité des vieux quartiers, qui dépassent 2.800 habitants à l'hectare.

Dégagement et assainissement des quartiers insalubres, et jonctions multiples entre la ville et le port. Enjambement des voies ferrées et gares desservant le port par des voies en viaduc. Viaduc longitudinal du port doublant et dégageant la circulation sur les quais.



MARSEILLE. PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR JACQUES GREBER



NIMES

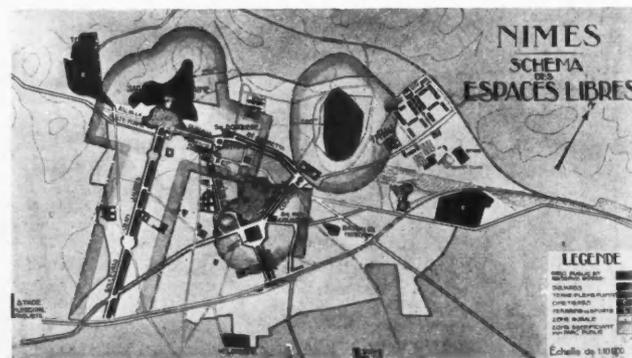
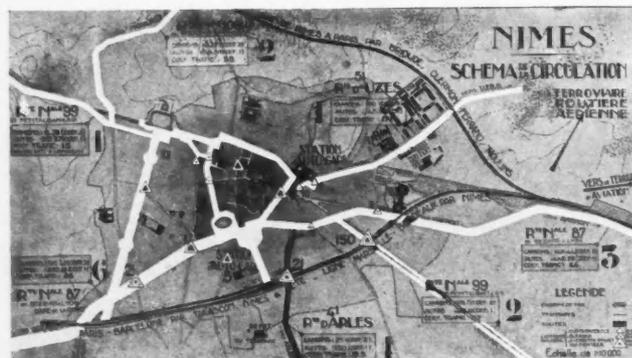
84.700 habitants.
En cours d'étude.

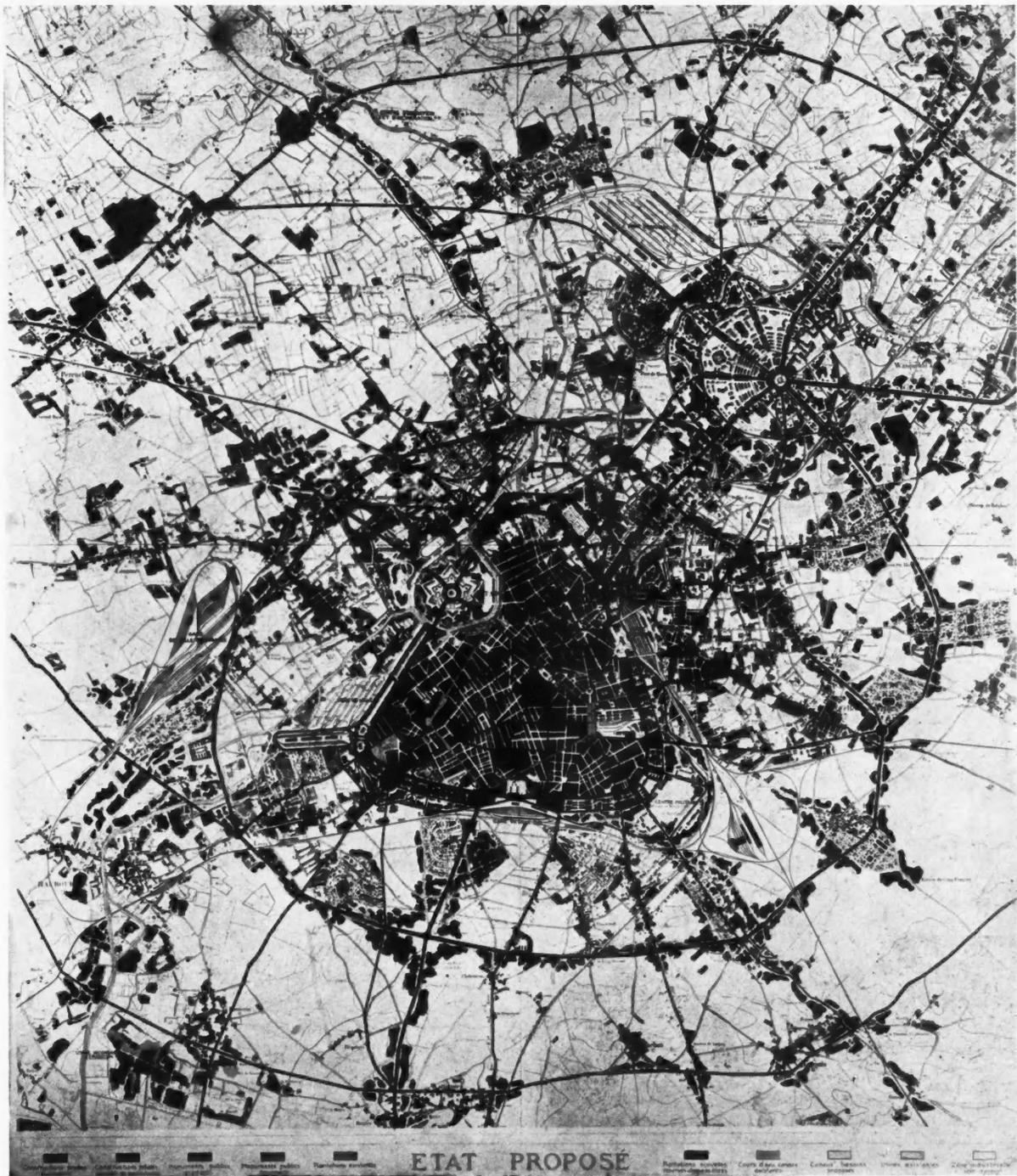
Schémas : Comme ceux de Périgeux, les schémas manifestent différents aspects de l'existence urbaine.

En ce qui concerne la circulation, ils montrent bien l'intérêt de ramener les circulations générales vers le polygone des boulevards entourant la vieille ville. Les points d'accident montrent l'insécurité du boulevard longeant la voie ferrée. Une voie de déviation reliant les routes d'accès au Sud est donc nécessaire.

PROJET D'AMENAGEMENT

Par DANGER FF.





PROJET GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT. PAR J GREBER ET L. M. CORDONNIER

LILLE ET LA RÉGION ROUBAIX-TOURCOING

Projet classé premier au concours international d'aménagement et d'extension de Lille.

L'étude de l'aménagement de Lille a été faite en fonction de l'aménagement général de l'agglomération totale, comprenant toutes les communes environnant Lille, et s'étendant jusqu'aux villes d'Armentières, Roubaix, Tourcoing et leur banlieue. Le plan du concours n'est qu'un fragment de cette étude.

Un plan d'ensemble de la région Roubaix-Tourcoing a été exécuté à la suite du concours de Lille. Il forme, lui aussi, une portion de l'aménagement général régional étudié en vertu d'une entente intercommunale, comprenant, en dehors de Lille et ses faubourgs, les villes de Roubaix, Tourcoing, Croix, Marcq-en-Barœul, Wattrelos, Neuville-en-Ferrain.

PERPIGNAN

1°. Nombre d'habitants : en 1914 : 60.000 habitants. En 1935 : 100.000 habitants.

2°. Surface communale bâtie et d'extension : agglomération + faubourg = 150 hectares.

Avec extension = 1.200 hectares.

3°. Projet d'aménagement et d'extension approuvé : en 1930, mais remanié.

Le fleuve Têt, la rivière Basse, divers rus ont des crues dangereuses, on les régularise.

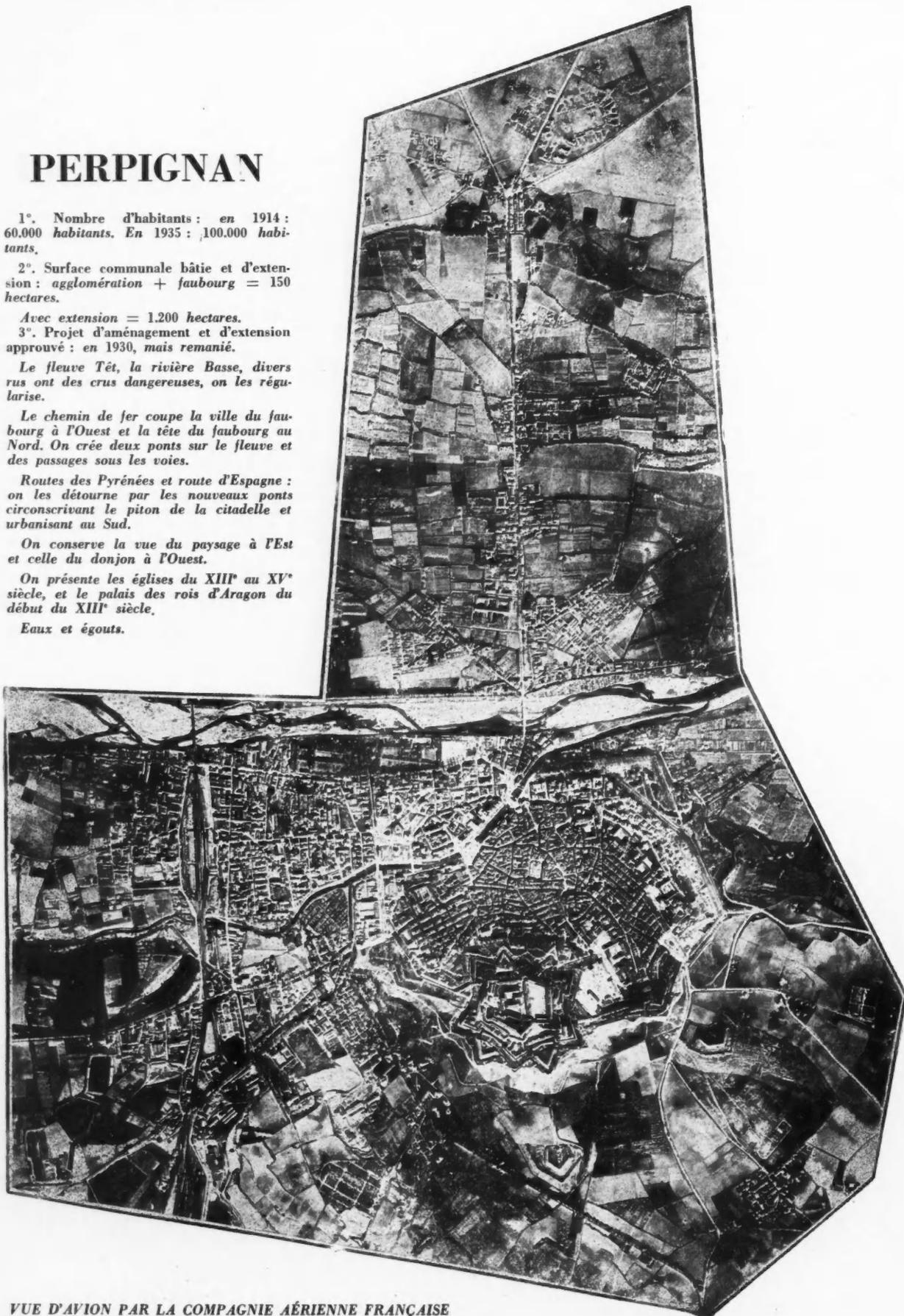
Le chemin de fer coupe la ville du faubourg à l'Ouest et la tête du faubourg au Nord. On crée deux ponts sur le fleuve et des passages sous les voies.

Routes des Pyrénées et route d'Espagne : on les détourne par les nouveaux ponts circonscrivant le piton de la citadelle et urbanisant au Sud.

On conserve la vue du paysage à l'Est et celle du donjon à l'Ouest.

On présente les églises du XIII^e au XV^e siècle, et le palais des rois d'Aragon du début du XIII^e siècle.

Eaux et égouts.





PERPIGNAN
PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'EXTENSION
(approuvé en 1930)
ADOLPHE DERVAUX, URBANISTE



VUE D'AVION DU NOYAU CENTRAL

Préfecture du département de la Sarthe, siège de la 4^e Région militaire. Population totale de la commune : 78.868 hab. Surface totale de la commune : 6.000 Ha. Nombre de maisons : 19.194 occupant 1.600 Ha.

Site : Collines dominant le confluent de la Sarthe et de l'Huisne, se poursuivant vers l'Est par un plateau coupé de ravins. Position défensive, à développement primitivement concentrique, puis s'éloignant de la rivière à partir du XII^e siècle, donne lieu à un nouveau centre d'attraction rue Thiers, puis, sur les lieux de la gare de triage ; nouveau centre place Adrien Tironneau, qui tend à prendre une extension propre parce qu'il s'est occupé de la ville par la rivière et est l'amorce d'une zone industrielle possible.

La ville a une longueur de 4 kms et s'élève progressivement à 96 m. d'altitude. Climat maritime et humide. La rivière de la Sarthe divise la ville en deux parties : sur la rive droite, les quartiers populeux, sur la gauche, la vieille cité, les quartiers bourgeois et commerçants.

Ville à la limite des pâturages normands à l'Ouest et des terres pauvres de la Sologne au Sud. Industrie extractive et industries diverses. Le Port est aménagé d'une façon rudimentaire, mais un vaste projet est à l'étude.

La Sarthe a été aménagée, mais l'Huisne ne l'a pas été, d'où zones inondées annuellement.

Réseau routier très important : R. N. 23 (Paris-Nantes), 158 (Le Mans-Tours), 138 (Bordeaux-Rouen) et routes départementales pour Laval, Bonnétable, La Chartre et Mayet. Quelques boulevards bien aménagés, mais discontinus. Deux dégagements principaux : la place des Jacobins et la place de la République.

Moyens de transports : réseau de l'Etat pour Paris, Caen, Laval, Angers, Tours et la gare de triage ; réseau de tramways à vapeur et de tramways électriques, autobus. Batellerie importante.

Les édifices publics se groupent au centre de la ville.

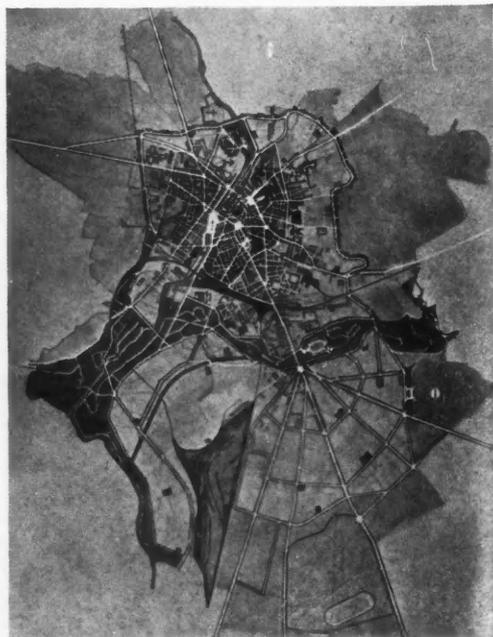
Les espaces libres ressortent au 2/3 de la surface totale, soit 4.000 Ha. sur 6.000, en comprenant les espaces libres privés et les terrains de sports (10 Ha. 568).

L'avenir de la ville est incertain, le présent décèle des causes possibles, internes, de décroissance, comme des causes extérieures d'extension rapide, soudaine, irrésistible. Il est prudent de prévoir l'extension au Sud, de limiter l'agglomération au Nord, à l'Est, à l'Ouest, de permettre une certaine élévation de la construction dans le centre de la ville et de garder les terrains inondables et les espaces privés libres de toutes constructions : réserves d'air, de lumière et de santé.

Amélioration du réseau routier, du boulevard intérieur, rive gauche de la Sarthe ; création d'un boulevard extérieur, rive droite de la Sarthe, et d'un boulevard extérieur, rive droite de l'Huisne. Au Sud, zone d'extension à lotissements de grande surface avec 2 boulevards concentriques. Entre l'Huisne, la Sarthe et la gare de triage : boulevard en bordure de la zone inondable. Toutes les zones inondables, non bâties, sont des zones libres ou boisées à réserver.

Le centre urbain, zone résidentielle et commerciale, a une surface de 315 Ha. La zone résidentielle, de densité 110 hab. à l'Ha, occupe une superficie de 346 Ha. La zone d'extension par lotissements, avec une densité de population de 50 Hab. à l'Ha, est de 630 Ha. La zone de petite industrie analogue à la zone résidentielle de densité 110 hab., est de 214 ha. La zone industrielle, sans habitations de 480 Ha., sur la rive gauche de l'Huisne, entre les terrains inondables et la gare de triage. Enfin, la zone rurale commence aux boulevards extérieurs qui ont une servitude de reculement de façade de 6 m. minimum.

LE MANS



PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR FRIESE ET HECKLY

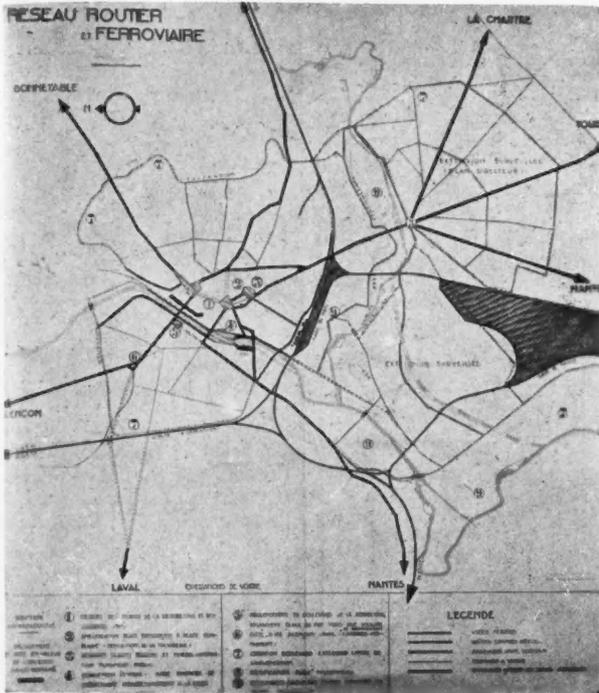
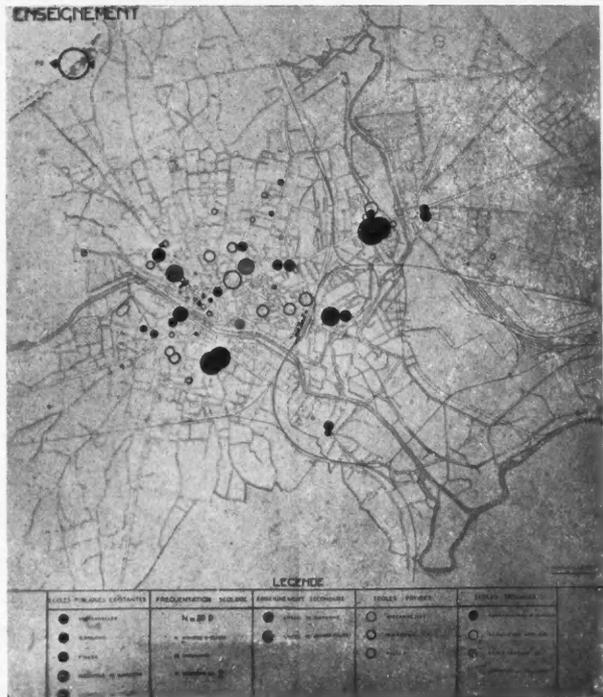
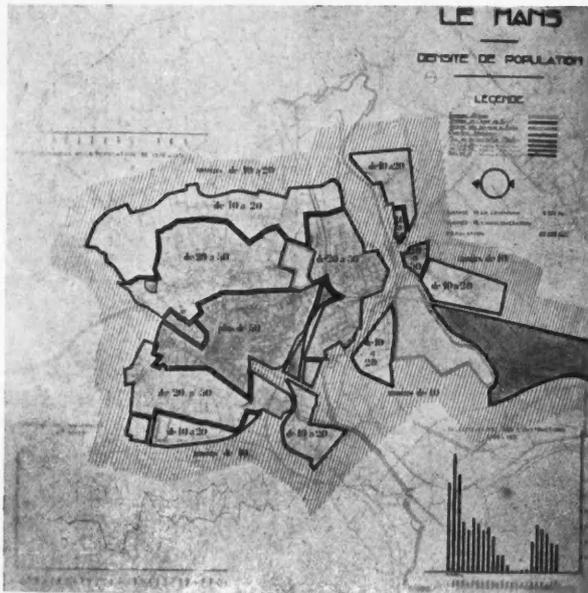


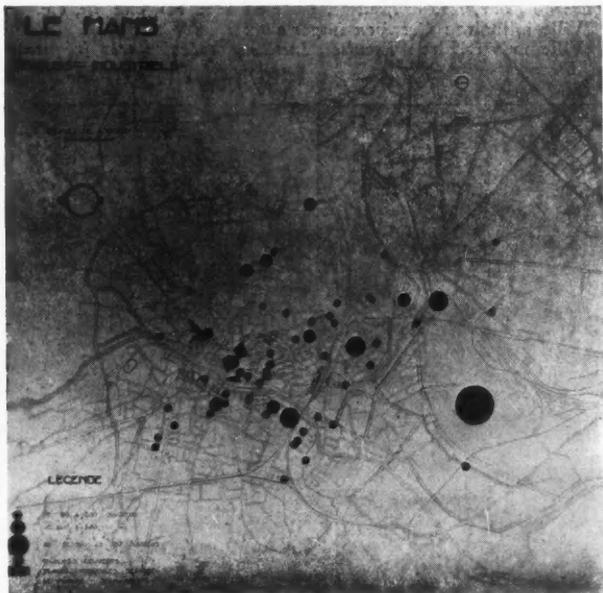
SCHÉMA DES RÉSEAUX ROUTIERS ET FERRÉS



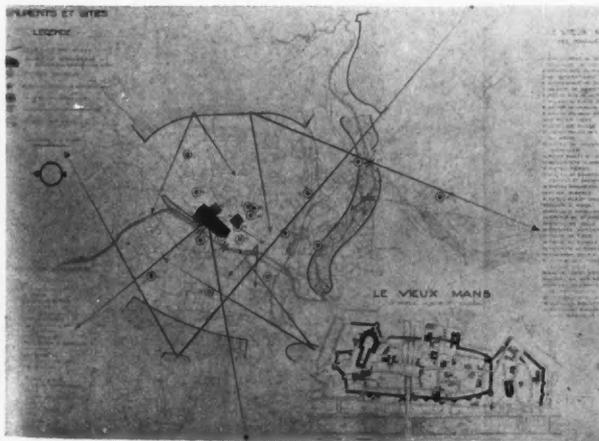
ETABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT



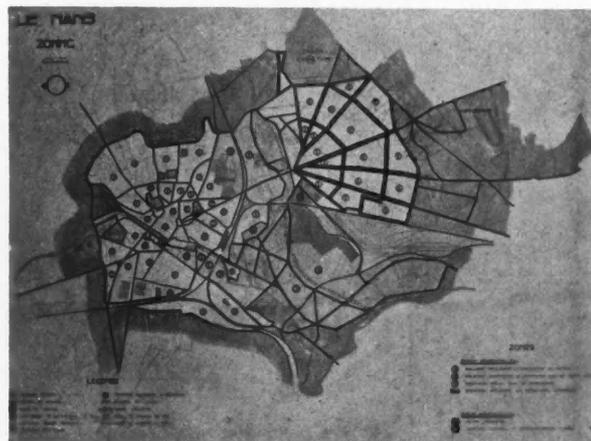
DENSITÉ DE POPULATION



ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS



MONUMENTS ET SITES



ZONING

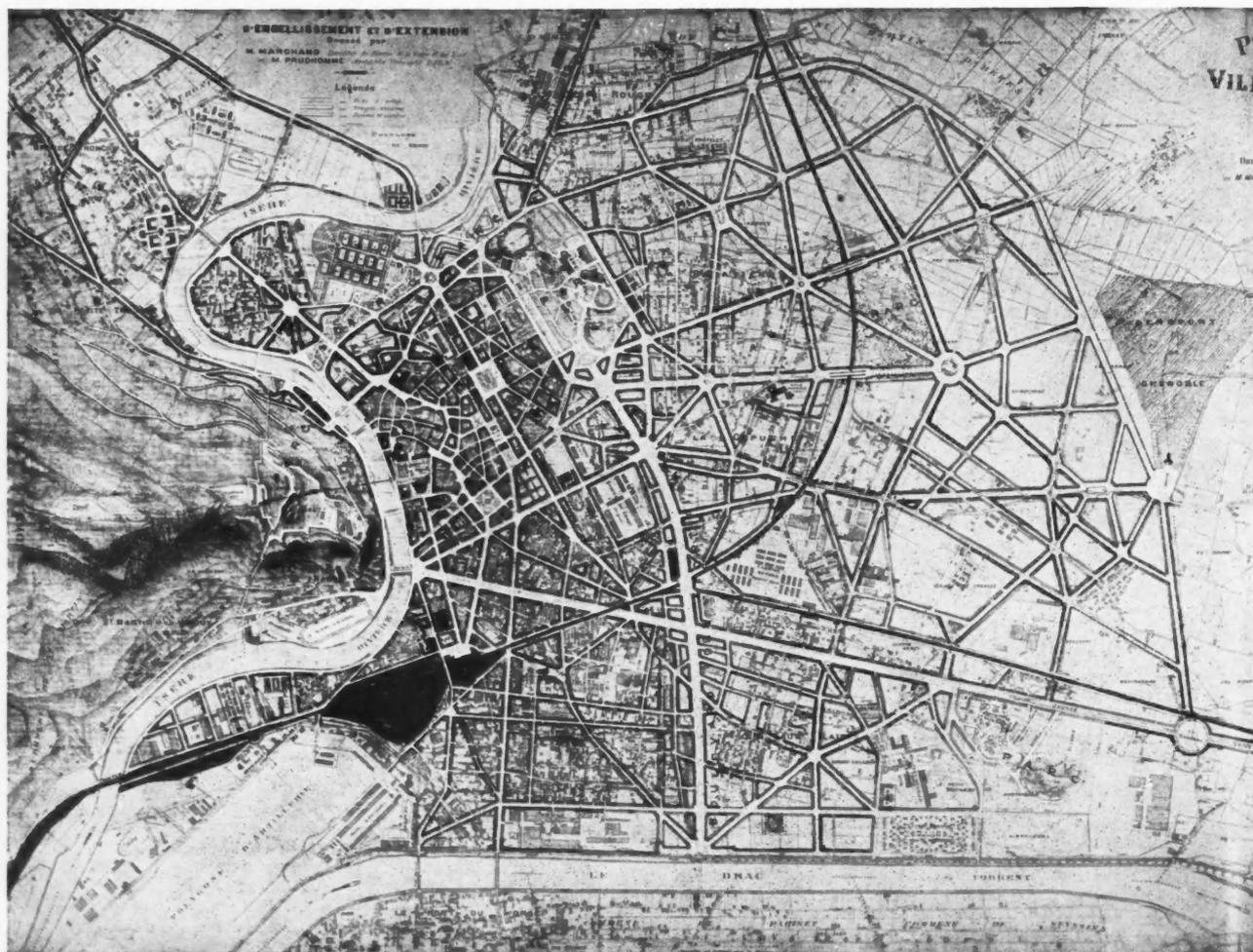


GRENOBLE AU XVI^e SIÈCLE



MAQUETTE DU SITE DE GRENOBLE. VILLE FORTIFIÉE

Grenoble chef-lieu du département de l'Isère.
 Site : Fondée à l'époque romaine, au lieu de passage entre le Lyonnais et l'Italie, seul point où l'établissement d'un pont sur l'Isère était possible, avant le confluent du Drac.
 Ville industrielle et commerciale : Métallurgie, matériel électrique, transports de forces, Fabriques de gants, soie artificielle, pâtes alimentaires, ciments, etc.
 Ville militaire : Garnison importante.
 Ville universitaire : Facultés, Instituts et écoles très fréquentées. Nombreux étudiants Français et Etrangers.



Centre touristique : Très important. Route des Alpes ; Massifs de la Chartreuse, du Vercors, de Belledune. Nombreux champs de neiges à proximité. Industrie Hôtelière.

Dans la Ville peu de monuments anciens.

Démographie : Recensement de 1936 : 95.806 habitants.

Mouvement de la population :

13^e Siècle : 4.500 h. ; en 1682 : 33.000 h.

En 1832 : 24.000 h. ; en 1872 : 42.600 h.

En 1901 : 68.605 h. ; en 1926 : 85.621 h.

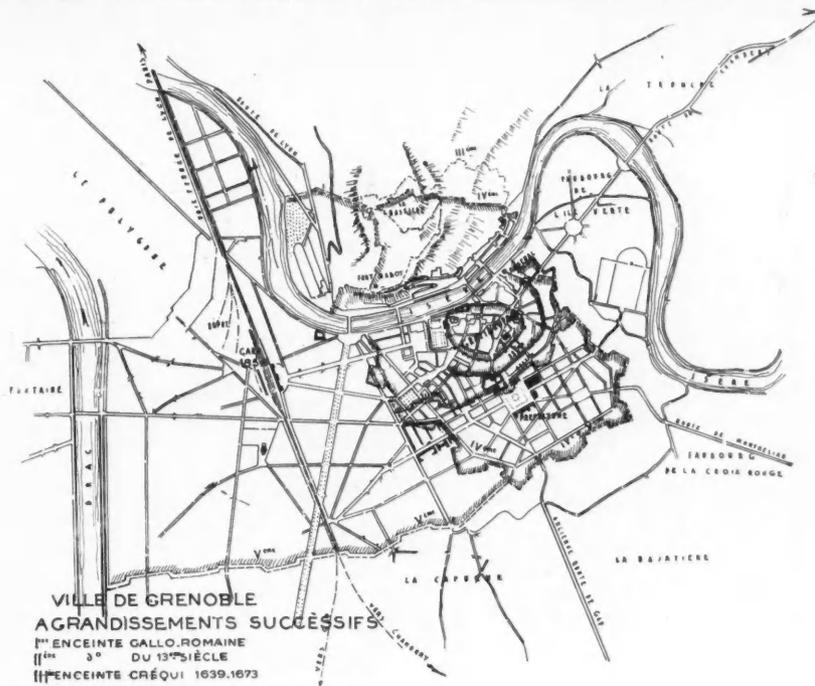
Prévisions : Extension vers le Sud étudiée pour une agglomération de 150.000 h. Déplacement des voies ferrées et de la gare reportée au Sud, ainsi que les quartiers industriels. Terrains militaires remplacés par nouveaux quartiers et Parcs.

Surface bâtie. Ville 295 ha.

Banlieue 298 ha.

Surface d'extension 730 ha.

Surface totale 1.223 ha.



Surface des Parcs : 253 ha., soit 17 m² par habitant.

Urbanisation prévue en 7 zones de construction suivant le caractère des quartiers. Révision des plans en 1937-1938.

Déplacement des gares et voies ferrées, prévu par JAUSSELY, supprimé.

Modifications en résultant dans le tracé des voies, établissements militaires maintenus.

Programme harmonisé avec les possibilités financières de la Ville.

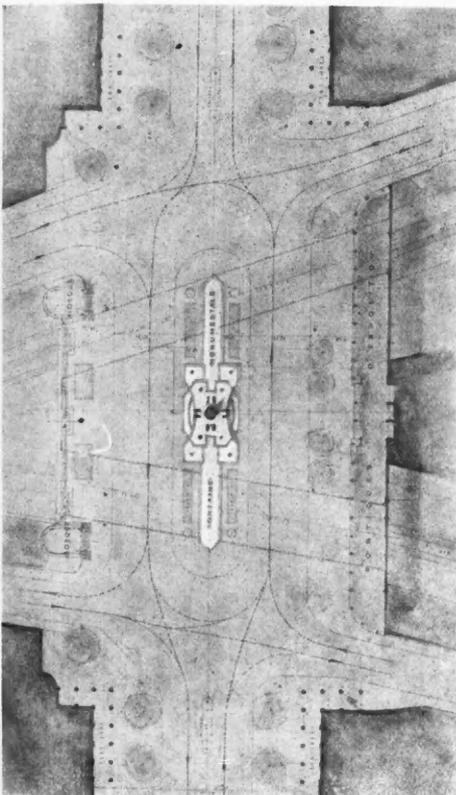
Réalisations. Démolition des fortifications, établissement d'un boulevard de 45 m. de largeur, allant du parc Paul-Mistral au Drac ; urbanisation de cette zone ; aménagement du polygone du génie en jardin, terrains de jeux, stades ; parc d'expositions, foires.

Palais de glace, gymnase.

Aménagement de la terrasse de la Bastille : restaurant, téléphérique.

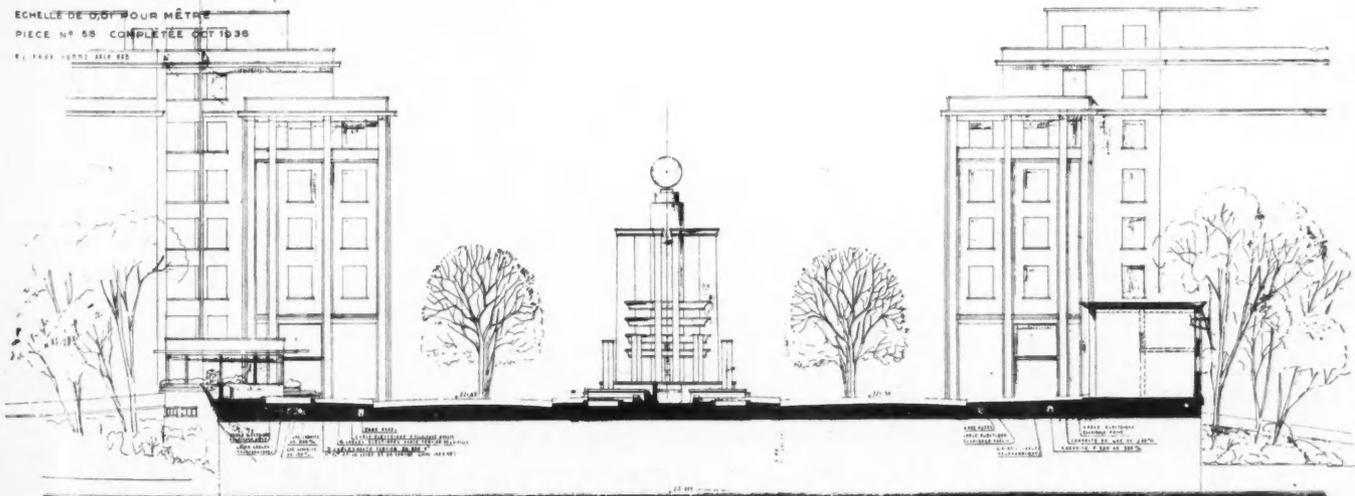
Aéroport, gare routière.

Plan de la Place projetée à la bifurcation de la ligne de Gap



ELÉVATION COUPE DE LA PLACE

ECHELLE DE 0,01 POUR MÈTRE
PIECE N° 55 COMPLÉTÉE OCT 1930
R. PRUD'HOMME ARCH. 625



COUPE TRANSVERSALE SUIVANT LA GALERIE DE LA LIGNE DE GAP



CET AVANT-PROJET, AINSI QUE CEUX DE TOURS ET POITIERS, ONT ÉTÉ SOUSCRIS PAR D. ALF. AGACHE AUX DIFFÉRENTES MUNICIPALITÉS ET SONT À CONSIDÉRER COMME DES CANEVAS

ORLÉANS

Surtout étendue sur la rive droite de la Loire (ensoleillée et sèche), touchant le Loiret en un seul point, la ville a joué un certain rôle dans l'histoire. Population de 70.000 hab. environ.

Dans le passé, Orléans était une ville d'industrie réputée. Celle-ci a périclité durant ces dernières années, mais le voisinage du grand aérodrome militaire de Bricy fait envisager à peu de distance l'établissement d'une cité satellite qui est susceptible de renforcer l'importance économique de la ville. Le mouvement touristique n'a pas l'importance qu'il devrait avoir.

La cité historique est limitée par la Loire et le demi-cercle des « mails » qui jouent un rôle important au point de vue trafic. L'ancien pont, la rue Royale et la place du Martroi forment l'axe principal Nord-Sud de la ville. Cette réalisation du XVIII^e s. sert d'épine dorsale, tandis que les quais de Loire, bien qu'un peu excentriques, constituent la transversale principale.

Les entrées routières de la ville sont insuffisantes ; les voies ferrées coupent en deux les faubourgs Nord de la ville. Le trafic aérien est assuré par l'aéroport de Saran et l'aérodrome militaire de Bricy.

La ville ancienne, surtout le quartier au Sud de la cathédrale, est

très insalubre et possède également un grand nombre de curiosités archéologiques à conserver.

Le projet d'aménagement prévoit la division du territoire en 5 zones (centrale ; de commerce et habitation ; résidentielle ; industrielle ; semi-urbaine ; non affectée).

Les quartiers archéologiques, étant les plus insalubres, seront assainis par îlots avec cour-jardin intérieure, tout en ménageant leur caractère artistique.

Le projet s'est heurté à de grandes difficultés dans le choix de terrains libres susceptibles d'être transformés en parcs et jardins dont l'absence se fait particulièrement sentir. On a établi un réseau de parcs et jardins accessibles de chaque quartier. Tous ces espaces libres, ajoutés aux anciens, y compris les cimetières, représentent une superficie totale de 116 Ha, moins de 9 % de la surface totale du plan d'aménagement et d'extension. L'auteur estime que l'on peut récupérer sur la rive gauche du fleuve (basse mais très fertile) un espace suffisant pour créer un parc suburbain, d'autant plus que cette partie de la ville ne se prête pas à l'extension urbaine et contient des résidences estivales et des cultures horticoles.



POITIERS

La ville occupe une sorte de promontoire, découpé en presqu'île entre les vallées du Clain et de la Boivre, à l'altitude de 120 m. La population était de 42.000 hab. en 1926 (bourgeoise 28 % dans le centre de l'ancienne ville, moyenne 36 % à la périphérie, ouvrière 36 % dans les faubourgs). Poitiers est un des principaux marchés de grains, vins, cuirs, etc... L'industrie y est peu importante.

Le plan d'aménagement et d'extension met les différents centres de l'agglomération en relations entre eux et avec les gares et grandes routes. Etant donné la topographie difficile, ces relations ne peuvent être parfaites. 2 sortes de voies : rues de circulation et rues d'habitation.

La ville est divisée en 5 zones (administrative, universitaire et juridique; commerciale; des habitations et de résidence; industrielle; agricole).

La surface minimum à consacrer aux parcs et jardins sera fixée à 10, 51 % de la surface de la commune, soit 30 m² par habitant. Les espaces libres ont une forme allongée pour amener l'air au centre de la ville et être accessibles. Deux grands parcs, un au S.-O. autour du dépôt d'artillerie transformé en grand stade (50 Ha), l'autre au delà du quartier des habitations ouvrières des Faubourgs Rochereuil et Montbernage.

Poitiers étant une ville musée, la politique municipale sera de conserver non seulement les bâtiments historiques, mais aussi leur ambiance, ainsi qu'un certain nombre de rues.

TOURS

Chef-lieu d'Indre et Loire, la ville est une des plus anciennes de France, située au milieu de la varenne qui forment les vallées réunies de la Loire et du Cher, entourée de coteaux d'une altitude moyenne de 90 et 110 m. au Nord, et 70 et 100 m. au Sud, avec des vents du Sud-Ouest et du Nord-Est dominant. La population était de 78.585 hab. en 1931. La ville est un des grands centres touristiques de France.

Au XVIII^e siècle a été construit l'axe principal de la ville (rue Nationale) prolongé par des routes sur les deux côtés de la Loire et du Cher. La transversale est formée par les mails qui, avec l'axe, a une grande allure et représente un ensemble magnifique. Depuis, il n'a pas été créé une seule artère de circulation. Un certain nombre de bâtiments publics (abattoirs, incinération d'ordures) sont placés sous le vent dominant qui rabat odeurs et fumées sur la ville.

La disposition défectueuse de la gare, occupe plus de 60 Ha de terrain urbain de grande valeur. La ville est cependant mal desservie, aucune grande ligne ne pouvant entrer en ville.

Le projet prévoit le transfert de la gare plus au Sud, à proximité des grandes lignes, l'ancienne gare étant transformée en Palais des Foires et d'Expositions, elle sera reliée à l'ancienne place de la gare, par une avenue de 36 m. de large, avec parking derrière le Palais des Expositions. On envisage l'établissement d'une gare routière à proximité de l'ancienne et de la nouvelle gare.

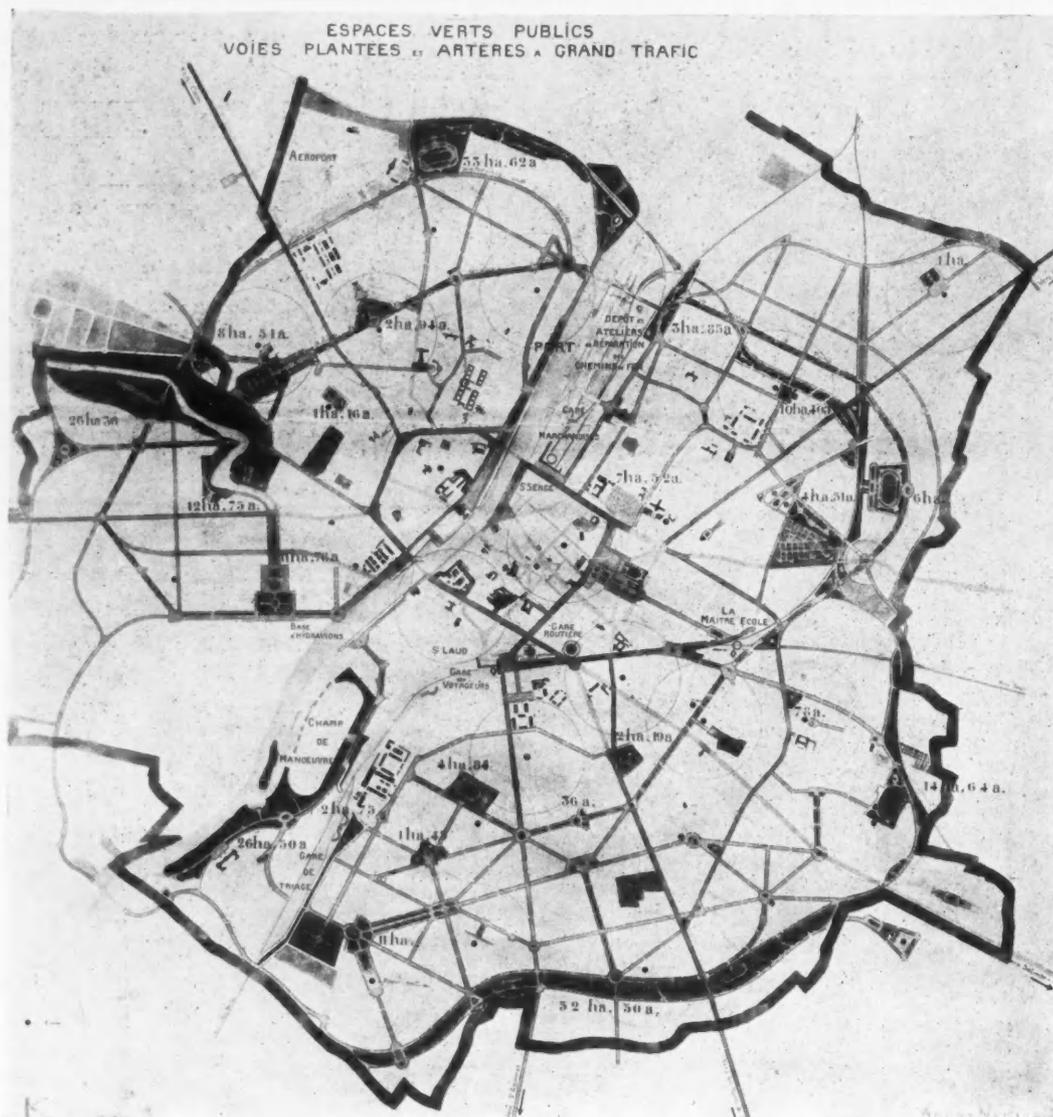
Des trois ponts, un seul est utilisé pour la circulation générale, il est indispensable de reconstruire les deux autres en état de grande vétusté.

L'assainissement du quartier insalubre, partie historique de la Ville, sera effectué en conservant tous les bâtiments ayant une valeur d'art, tout en procédant à certains élargissements avec discernement et en limitant la hauteur des reconstructions. Cette zone archéologique est située au Nord des boulevards Béranger et Heurteloup.

L'ensemble des jardins proposé joint aux jardins existants et à toutes les places ne forme que 44 Ha 20, soit 5,5 % de la surface de la Commune. On considère également comme réserve d'air les prairies inondables du Cher qui représentent 73 Ha 50, ce qui porte la réserve totale à 117 Ha 70, soit 14,5 % de la superficie.



PROJET D'AMÉNAGEMENT, PAR D. ALF. AGACHE ET E.-M. SAUNIER



PLAN D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION, PAR E. ANDRÉ ET Y. ZIPPER - PHILIPPE

ANGERS

Ville de 85.000 habitants, traversée par le Maine, située en plein cœur de la riche province de l'Anjou, célèbre par ses richesses historiques.

La région est principalement une région agricole qui produit des animaux, du blé, des graines, des légumes, des fruits, des fleurs, en même temps qu'un centre industriel comportant les ardoisières d'Angers, les cableries, des fabriques d'allumettes, de parapluies, de produits chimiques, de plomb de chasse et des fours à chaux.

La ville est un centre routier très important où se rejoignent deux routes venant de Paris et d'où partent des routes vers Rennes, Nantes et Poitiers. Les services d'autocar groupent 173 lignes, pour lesquelles il y aurait lieu d'organiser une gare routière centrale.

La Société des Chemins de Fer Français y possède trois gares qui sont insuffisantes. La gare de Saint Laud sera transformée et améliorée, tandis que la gare Saint-Serge sera conservée comme gare aux marchandises.

Un aéroport existe dans la banlieue, à Avrillé.

La situation sanitaire de la ville est mauvaise et, en 1913, il y avait déjà 3.000 maisons insalubres dont 1.000 étaient à démolir. Plusieurs de ces îlots ont été détruits grâce à la loi sur l'expropriation par zones pour cause d'insalubrité publique. D'autre part, des cités jardin ont été construites pour les ouvriers ardoisiers.

L'extension de la ville peut se faire dans diverses directions, avec des caractères bien déterminés :

Vers le Nord-Est et l'Est où se développe le quartier industriel et de résidence ouvrière. Vers le Sud-Est et l'Est qui sera réservé au quartier commerçant et résidentiel. Vers l'Ouest qui deviendra un quartier de plaisance et de lotissements.

Des travaux ont déjà été réalisés ou entrepris, dans le centre, pour dégager les édifices publics, faciliter la circulation et assainir et constituer des parcs et jardins, dont le Jardin des Plantes est particulièrement remarquable. Dans la banlieue Ouest, la ville a fait l'acquisition du parc de la Garenne et de l'Étang de Saint-Nicolas au sujet desquels une opération d'aménagement très intéressante a été poursuivie.

Enfin, M. André a procédé à l'aménagement du parc de la Garenne, constitué par un plateau avec des falaises de 30 mètres qui tombent à pic sur un lac où l'on fera des plantations d'arbres rares et de plantes de pays chauds.

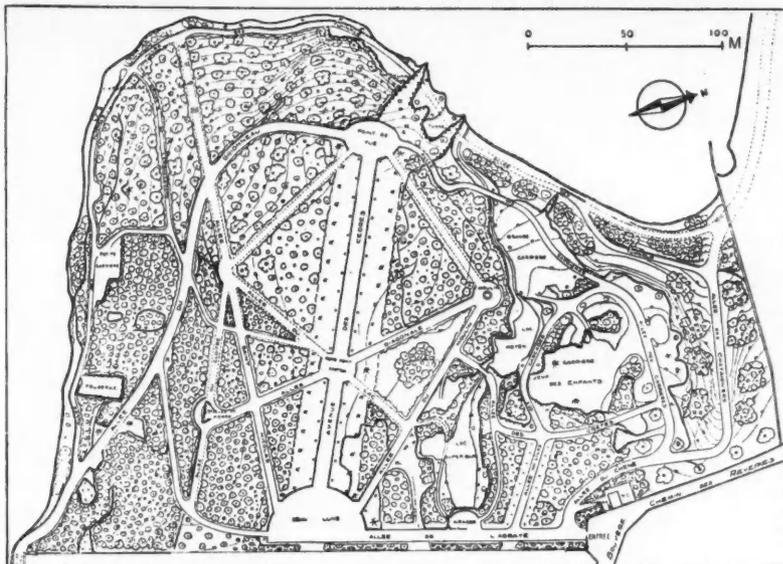
Chaque année, la ville d'Angers consacre une partie de son budget à la continuation de son Système de Parcs, qui doit plus tard comprendre plus de 100 hectares.



ANGERS : LE CHATEAU



ANGERS : LA CATHEDRALE

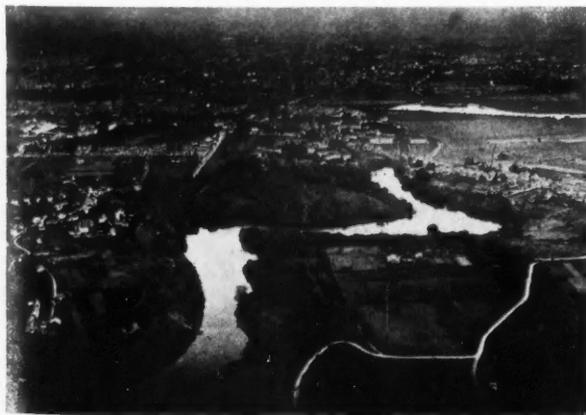


PARC de la GARENNE
R. EDOUARD ANDRÉ
Arch. paysagiste

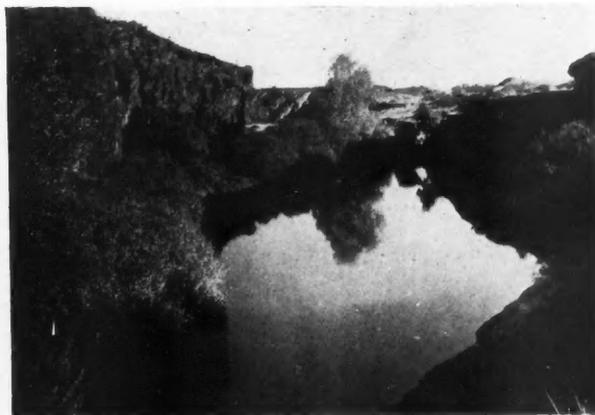
Domaine situé sur la rive gauche de l'Étang Saint-Nicolas, à son extrémité orientale, forme un cap très saillant dans la vallée du Brionneau, qu'il domine d'une trentaine de mètres. Les falaises supportent un plateau de schiste, anciennement presque horizontal, mais exploité comme carrière d'ardoise et de pieux à vigne, dont il est resté une succession d'excavations de 10 à 15 m. de profondeur, à parois verticales, dans la partie Nord du domaine. Au centre se trouve un plateau en direction Est-Ouest, avec deux dépressions se déversant vers l'étang au Sud et dans les excavations au Nord.

Pour le tracé du parc, la partie plane a été traitée dans le style régulier, dit « à la française », tandis que la partie accidentée a été traitée « à l'anglaise ». Il y a deux voies d'accès principales au parc, celle du Nord, desservant des anciennes carrières servant aux jeux des enfants et à la culture des plantes de collection; celle du Midi, conquise sur l'étang.

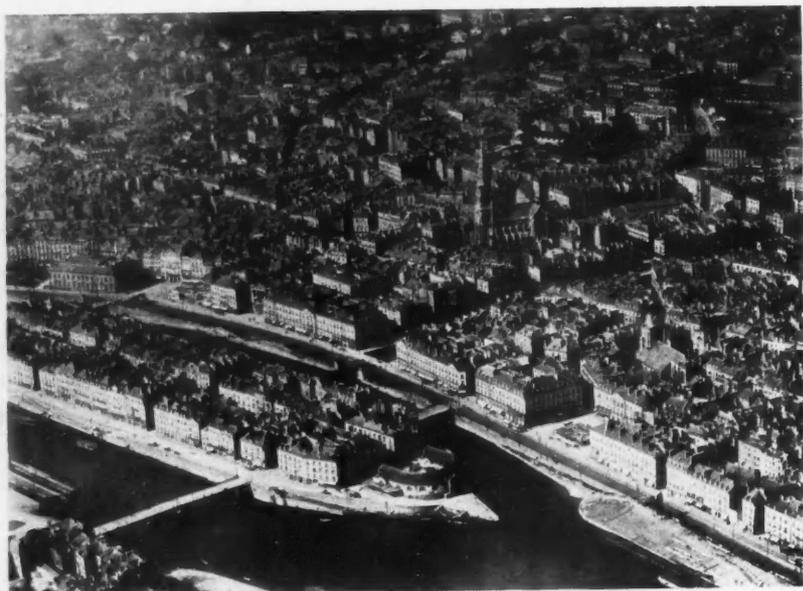
Les plantations ont été l'objet de soins tout particuliers.



ÉTANG SAINT-NICOLAS BORDANT LE NOUVEAU PARC



PARC DE LA GARENNE. LES FALAISES SCHISTEUSES



VUE PRISE DE L'EXTRÉMITÉ OUEST DE L'ILE
REMARQUER LA VOIE DU CHEMIN DE FER

Deux problèmes dominent les difficultés d'aménagement de la ville, située sur les deux rives mais surtout au nord de la Loire.

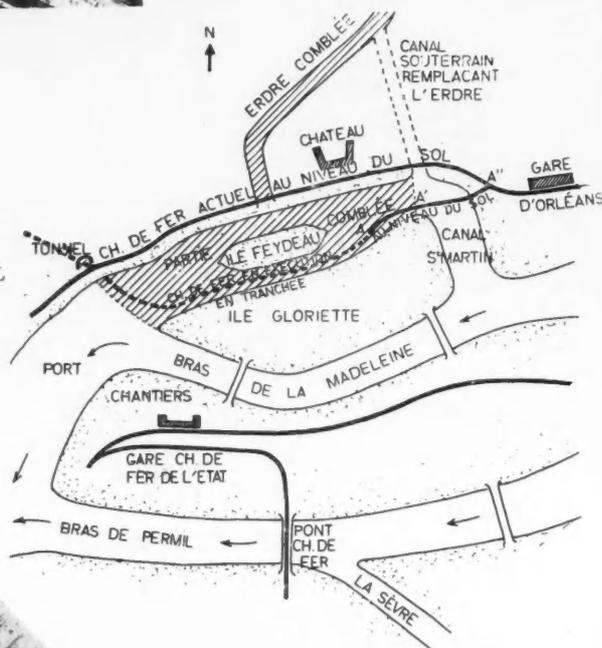
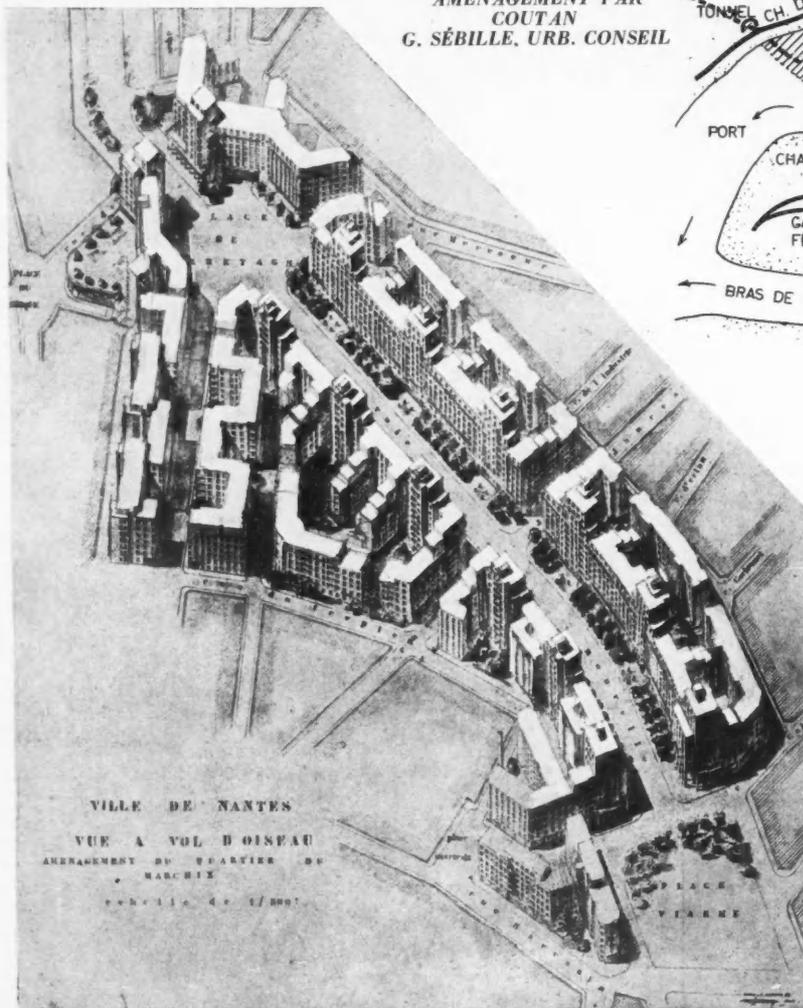
Ces deux parties étaient séparées — ou réunies — par trois îles, donc quatre bras du fleuve. Les deux bras du Nord ont été comblés, réunissant à la fois l'île Feydeau et l'île Gloriette à la partie nord de la ville, celle qui contient la cathédrale, le château, l'Hôtel de Ville et les aménagements du 18^e siècle.

Le premier problème est posé par la forte densité des constructions et l'étroitesse des rues, bordées souvent de maisons confortables, mais à cours très réduites, les percements souhaitables sont à l'examen de la Commission Supérieure des Villes. On ne peut les exposer ici avant que la Commission ait définitivement statué.

Le deuxième problème est celui du chemin de fer qui passe sur le quai nord, au pied du château, de la Bourse, au niveau de la rue et avec ses nombreux passages à niveau, crée d'in vraisemblables embouteillages. Une solution a été trouvée qui est en cours d'exécution, qui consiste à déplacer la voie et à la faire passer en tranchée dans les immenses terre-pleins créés par le comblement de la Loire, et à la

NANTES

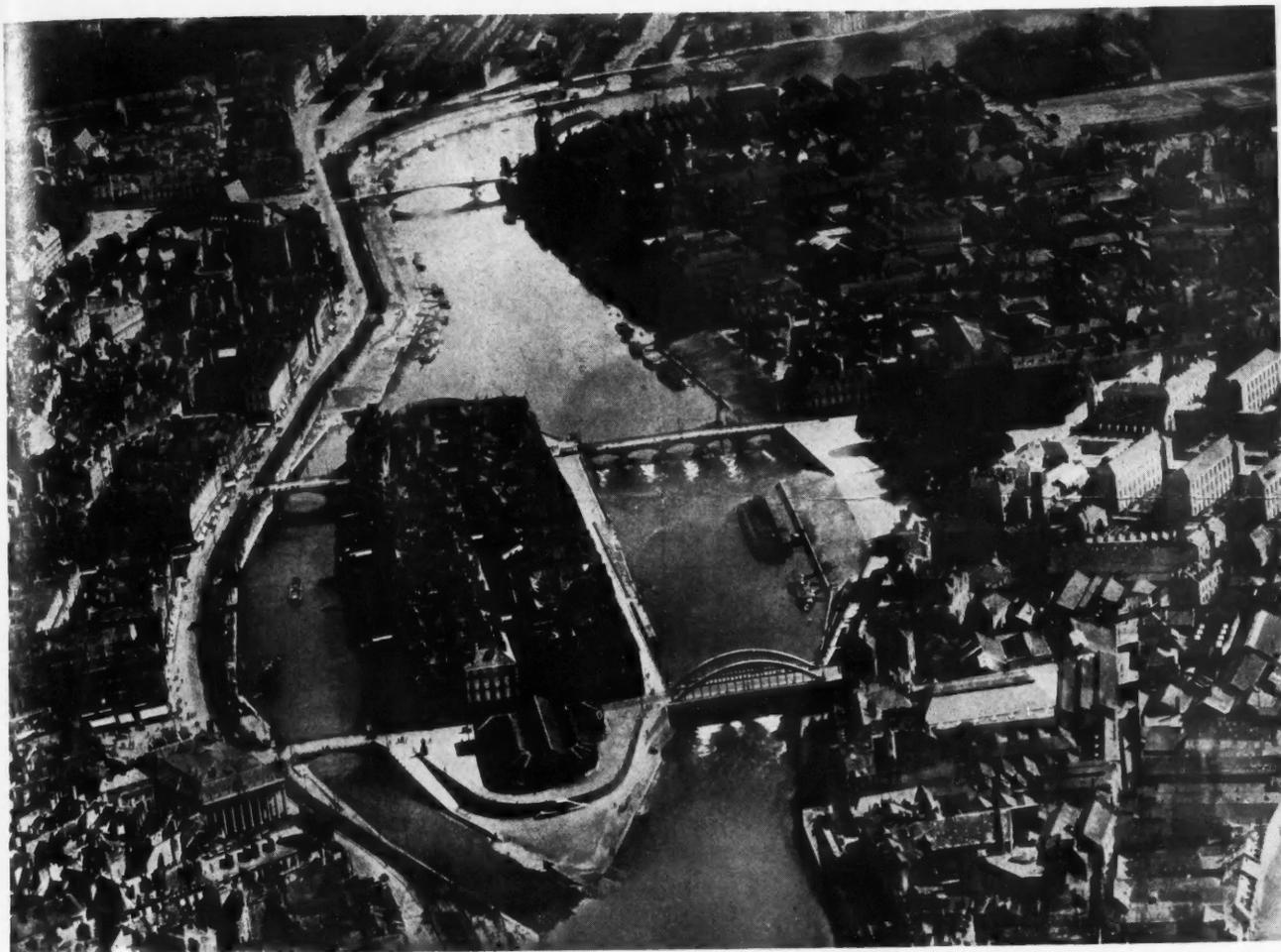
AMÉNAGEMENT PAR
COUTAN
G. SÉBILLE, URB. CONSEIL



continuer par un tunnel sous la partie N.O. de la Ville.

Les terre-pleins gagnés sur la Loire ne seront pas construits mais aménagés, sur les plans de M. Coutan, en promenades et en parcs automobiles. L'île Feydeau qui était entourée d'eau, sera désormais entourée de verdure.

La rivière de l'Erdre a également été comblée et formera un boulevard de 40 mètres de large environ. Son cours est remplacé (travail terminé) par un canal souterrain qui débouche dans le canal St-Martin et la Loire.



A gauche le Nord. On voit la colonnade de la Bourse en premier plan. Au fond, sur la même rive, le château. Tout le long de ce qui la voie ferrée est visible. Aujourd'hui la Loire est comblée des deux côtés de l'île Feydeau depuis le château jusqu'à la pointe. La nouvelle voie en tranchée passera le long de la rive Sud.

L'ARCHITECTE EST-IL UN URBANISTE ?

par Georges SEBILLE

J'ai souvent entendu cette affirmation tranchante : l'urbanisme, c'est de la grande composition architecturale — donc, tout architecte est un urbaniste.

Cela paraissait vrai dans des temps révolus où l'aménagement des villes se confondait avec un désir « d'embellissement ». Quelques belles places, quelques rues à façades bien ordonnancées — derrière lesquelles il y avait n'importe quoi...

Mais l'urbanisme est devenu bien autre chose. Et il a même encore évolué depuis l'époque récente où on lui a donné un nom, qui déjà ne correspond plus à son objet.

De l'urbanisme ou aménagement à la fois rationnel et esthétique des villes on est passé à l'aménagement des banlieues — puis des campagnes, des régions. Et pour résumer, l'urbanisme est devenu l'art d'installer au mieux les hommes sur le sol, soit en agglomérations denses (villes), moins denses (cité-jardins), (zones de villas), en agglomérations industrielles, en agglomérations temporaires (camping) et encore sous bien d'autres formes.

Et il faut, en outre, songer que chaque individu utilise, dans une même année, et quelquefois, dans une même journée, plusieurs de ces séjours. Bien plus, il ne s'agit plus seulement de penser à l'aspect extérieur des choses, mais il faut songer que ce sont des hommes qui vivent derrière les façades, dans les rues et les campagnes. Et il faut assurer tout ce qui est nécessaire à leur ascension morale et intellectuelle d'une part, et tout ce qui doit assurer leur ravitaillement en denrées, en eau, en électricité — tout ce qui améliore les conditions hygiéniques — tout ce qui rend

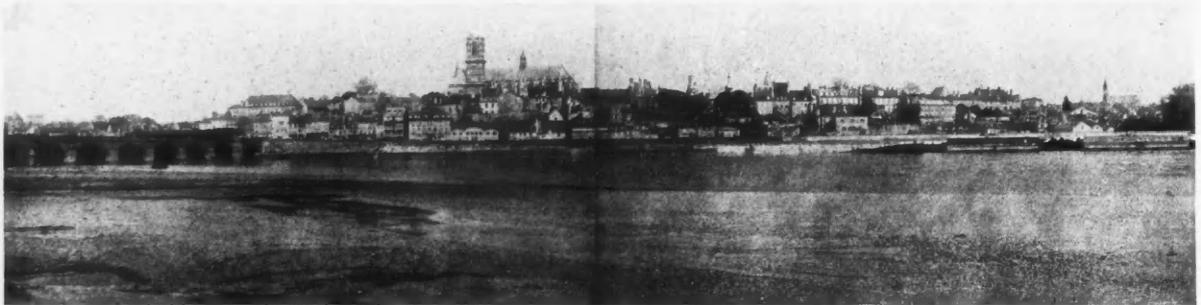
les communications plus faciles — tout ce qui doit garantir, hélas, les hommes contre les hommes !

L'urbaniste doit donc être, tout en se préoccupant des questions d'esthétique urbaine et rurale, un sociologue, un économiste, un juriste et un ingénieur informé de toutes les techniques modernes, au moins dans ce qu'elles ont d'essentiel. Il doit aussi, en France particulièrement, connaître la vie des campagnes et les conditions spéciales nécessaires à l'agriculture.

Il résulte de tout cela qu'il faut, pour qu'un architecte devienne réellement capable de concevoir des plans et des programmes d'aménagement, qu'il se prépare à cette tâche par des études spéciales, qui complètent sa formation.

Il lui reste un gros avantage sur les ingénieurs, les géomètres et les gens d'origines diverses qui désirent pratiquer l'urbanisme. C'est qu'en deux ou trois années, l'architecte peut acquérir les connaissances techniques qui lui manquent car elles sont d'ordre positif. Mais l'éducation architecturale ou esthétique, que ses concurrents doivent rechercher, demande de longues années et une pratique constante. C'est qu'en effet, l'éducation artistique ne peut être faite que par une longue série d'expériences, d'essais souvent malheureux (ce sont les plus fructueux, d'ailleurs) de tentatives, redressés par les conseils ou les critiques de confrères mûris par la vie et la recherche. Et tout cela demande de nombreuses années.

Ainsi, les architectes ne sont pas, du fait de leur culture, des urbanistes complets, mais ils sont, mieux que quiconque, préparés à le devenir.



NEVERS

SILHOUETTE ACTUELLE

Nevers présente un type de formation de ville (au confluent de la Loire et de la Nièvre) défendue par un léger promontoire, s'abritant derrière les marais de l'embouchure de la Nièvre et située au croisement du fleuve et de la voie romaine de Paris-Lyon.

Développement concentrique autour du noyau central de la Cathédrale, du Château des Ducs de Nevers et des anciens remparts. Développement montant sur les hauteurs avoisinantes (vers Paris et vers Fourchambault, sur les Monts Tapin).

Le plan d'extension de la ville a continué ce mouvement concentrique, que la ligne du chemin de fer d'intérêt local et du P. O., ainsi que le canal de régulation de la Nièvre doublent encore.

Les principales opérations prévues dans le plan sont :

1° L'aménagement du réseau urbain : 59 opérations de prolongement, d'élargissement ou de création de rues.

2° L'aménagement et l'amélioration du réseau interurbain ou tout au moins des communications de la Ville avec les communes avoisinantes : Varennes-les-Nevers, Marzy, Saint-Eloy, Coulanges.

3° Un zoning a été prévu, donnant une zone industrielle dans la partie Est de la ville où déjà de nombreuses usines se sont implantées (zone C).

Une zone commerciale et d'habitation collective (zone A), dans le centre autour de la ville et des zones de résidence (zo-

ne B) au Nord-Est, au Nord-Ouest et enfin à l'Ouest sur la colline des Monts Tapin où se transporte depuis quelques temps la vie résidentielle de la Ville.

4° Des servitudes esthétiques ont été créées pour imposer le respect de la silhouette de la ville sur la Loire (servitude de « non altus tollendi » sur le front de la Loire et sur une certaine surface, en plus obligation d'emploi de matériaux du pays sur toute cette silhouette).

Servitudes visant à faire respecter l'aspect actuel de la place de la République, face au Palais Ducal, avec interdiction d'ouvrir du commerce sur cette place et servitude de réparation des maisons.

5° Opérations sanitaires : Outre la création d'un hôpital-hospice, d'un sanatorium et d'une maison de retraite de vieillards, de dispensaires dans 3 centres urbains situés dans les quartiers de résidence, il est prévu un certain nombre d'opérations sanitaires par leur destruction d'îlots insalubres.

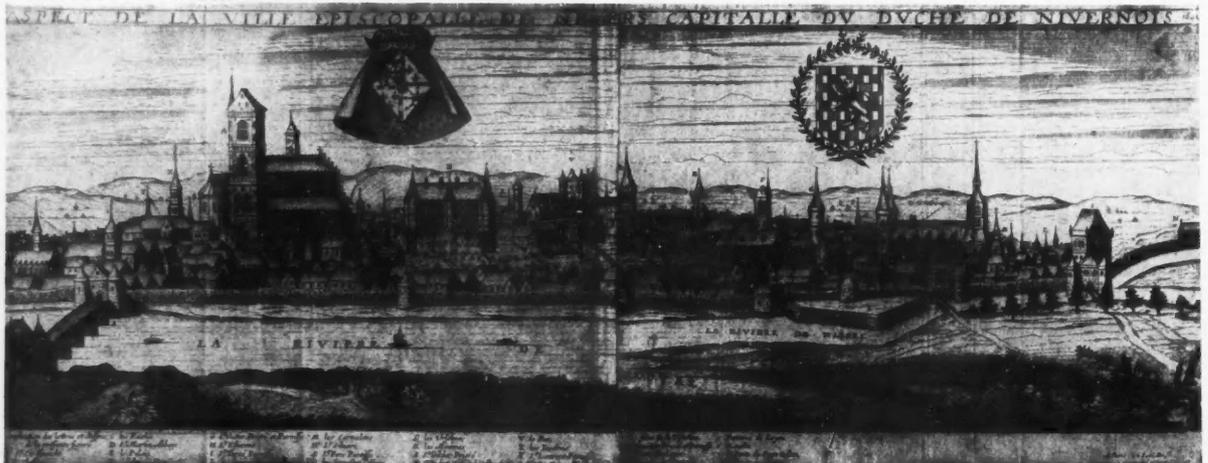
La plus importante de ces opérations est la suppression de l'îlot insalubre des Patis, vieilles masures construites dans les îles du confluent de la Nièvre et de la Loire, à l'emplacement des anciens marais qui défendaient la Ville.

Cette opération est liée à la déviation de la Route Nationale 7, devant former une route de grand trafic en dehors de la ville, et passant en plein dans l'îlot insalubre.



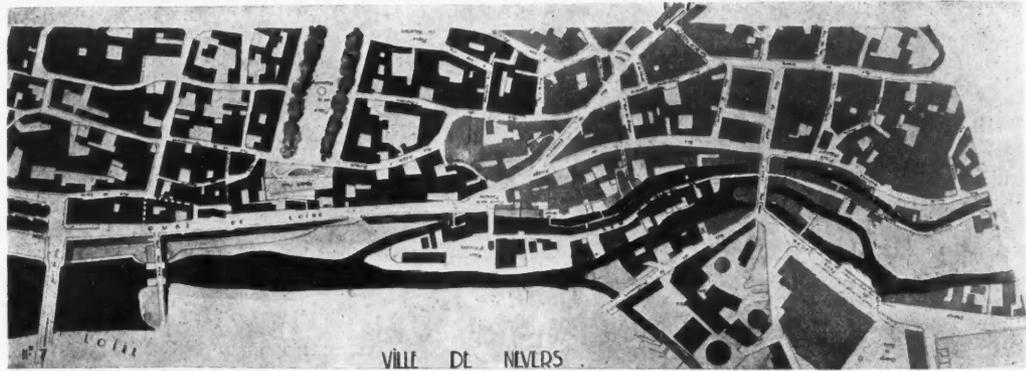
PLAN
D'AMÉNAGEMENT
(1937)
PAR R. LOPEZ

SILHOUETTE EN 1645



NEVERS

QUARTIER
DES PATIS



ÉTAT ACTUEL

ÉTAT FUTUR
PAR R. LOPEZ



LA ROCHELLE

La ville était, en 1914, encore entourée des anciens remparts et complètement séparée de ses faubourgs. Après la guerre, le déclassement de son enceinte fortifiée et la suppression des ouvrages militaires a permis d'heureuses transformations.

La population de 40.000 hab., par son augmentation continue, témoigne de la prospérité croissante de la ville.

Considérée autrefois comme une des villes les plus salubres de France, le déplacement du port, effectué de 1373 à 1418, a transformé en marécage l'ancien port sis plus au Nord.

La ville de La-Rochelle-La Palice a été divisée en 6 zones (résidentielle, commerciale, industrielle, agricole, réservée en vue d'exploitation et maritime de pêche).

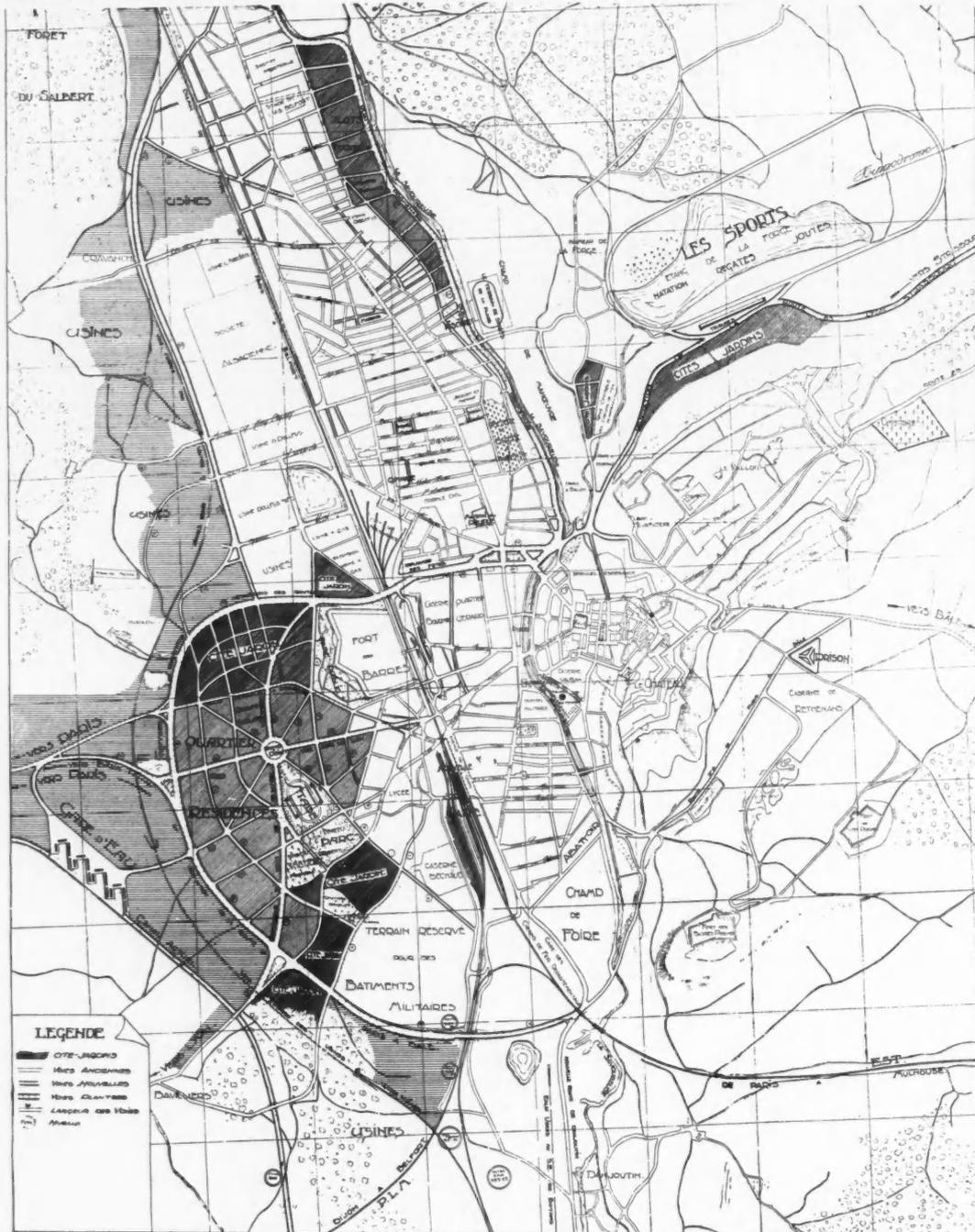
En plus des avenues, promenades plantées et des squares de quartier, on en prévoit un certain nombre de nouveaux dans les faubourgs et les agglomérations suburbaines, ainsi que les parcs des sports du Tasdon et du Château.

Grande ville industrielle, de commerce et de pêche, La Rochelle peut étendre ses limites si on a la sagesse de prévoir et de ménager proportionnellement aux modestes constructions les espaces libres, les avenues plantées, les parcs et les jardins indispensables à la santé.



PLAN, PAR E. REDONT

BELFORT



PLAN
D'AMÉNAGEMENT
approuvé en 1927, par
J.-P. de SAINT-MAURICE

BELFORT EN 1717

BELFORT

Nombre actuel d'habitants : 45.625. - Surface communale bâtie et d'extension : 1.611 hectares 22 ares. - Caractère de la commune : Touristique, militaire, industriel et commerçant - Site : Altitude moyenne 365 m. Située entre Vosges et Jura, Porte de Bourgogne. - Fonction et rôle dans son cadre géographique : a) Au point de vue démographique : Population mi-alsacienne, mi-comtoise.

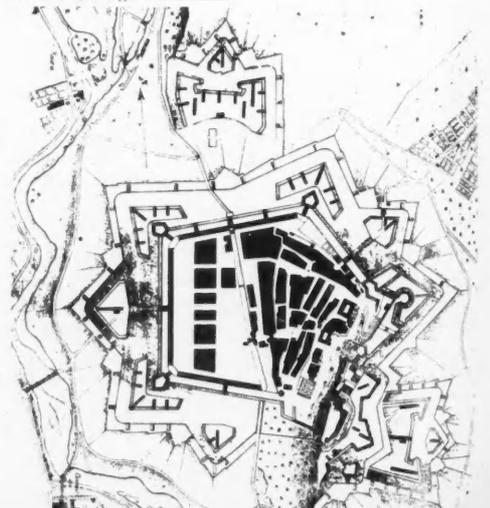
b) Au point de vue militaire : Connu.

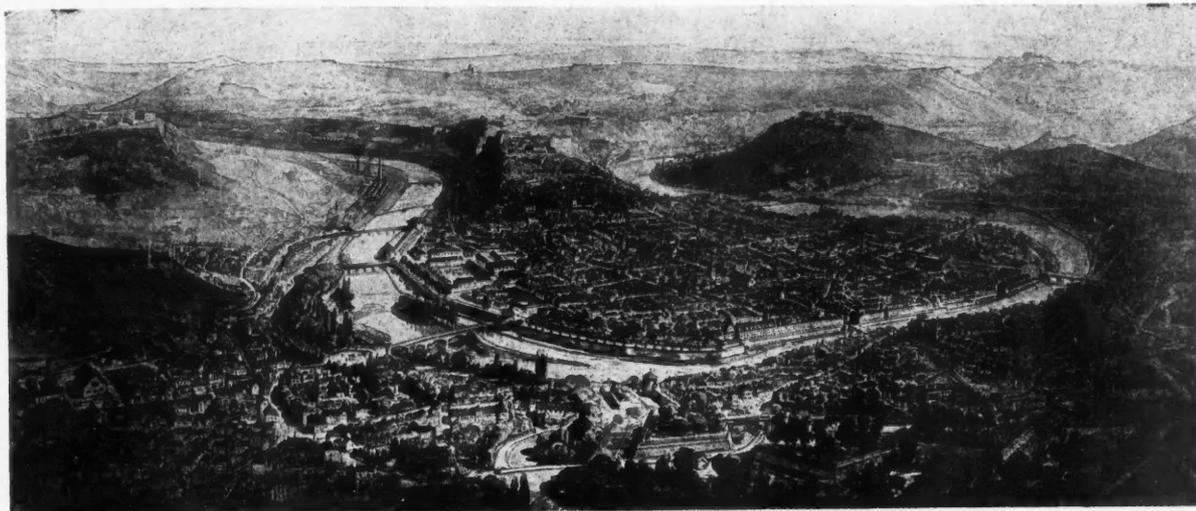
c) Au point de vue commercial : Centre économique de la région Nord de la Franche-Comté. Lieu de passage et d'échange entre les Vallées du Rhin et du Rhône. Prévion d'Avenir : Développement régulier de la population 1000 habitants par an. - Méthode d'Aménagement : a) Développement des quartiers ouvriers aux abords des usines, dans un cadre agréable (jardins, roseraie, écoles, bureau de poste, bains-douches, etc...)

b) Développement du quartier des résidences.

c) Développement du commerce au centre de la Ville et dans l'artère principale (grand axe de Belfort), faubourg des ancêtres et avenue Jean-Jaurès.

d) Développement Vieille Ville. Restauration et aménagement en conservant scrupuleusement le caractère de ce quartier.





PERSPECTIVE A VOL D'OISEAU

BESANÇON

Adossée aux derniers contreforts du Jura, la vieille ville contenue dans une sorte de presqu'île, formée par une boucle du Doubs, et dominée à son étranglement par un gigantesque rocher crénelé, Besançon est essentiellement une place forte.

Ville constituée par un seul axe, formé par la Grande-Rue, persistance d'une voie romaine qui débouche dans la presqu'île, à la Porte Noire, pour se diriger vers Bâle, après avoir traversé le pont Battant. Au XI^e s., la croissance urbaine a pris la forme d'un centre marchand à l'extrémité septentrionale de la Grande-Rue, du côté du pont et n'a pas cessé de caractériser cette partie de la ville. La rive droite se précise avec les trois voies formant, comme aujourd'hui, les branches de l'éventail qu'elle dessine.

Au XII^e s., un rempart ceint la ville qui complète son système circulatoire par l'adjonction à la Grande-Rue de deux rues parallèles. Au XIII^e s., le courant de vie ne vient plus de la citadelle, mais du carrefour attaché au pont, sur la rive droite. Sous la Renaissance, l'importance du carrefour ne cesse d'augmenter. Au cours des siècles, la ville reçoit une profonde empreinte militaire qui marque encore sa physiologie. Des places publiques et des promenades sont aménagées au cours des XVII^e et XVIII^e s.. La ville, plusieurs fois fortifiée et démantelée, est enfin solidement armée, à la fin du XVII^e s. par Vauban. Au XVIII^e s. la partie Nord-Ouest de la ville reçoit un aménagement urbain classique. Le XIX^e s. voit l'établissement de nouvelles promenades et squares, la construction de 3 ponts... L'industrie horlogère se développe rapidement. La population croît également pour atteindre le chiffre de 60.000 hab. en 1931.

Actuellement, deux cités-jardins ont été construites en bordure de la route de Saint-Ferjeux, une cité universitaire, des préventoria.

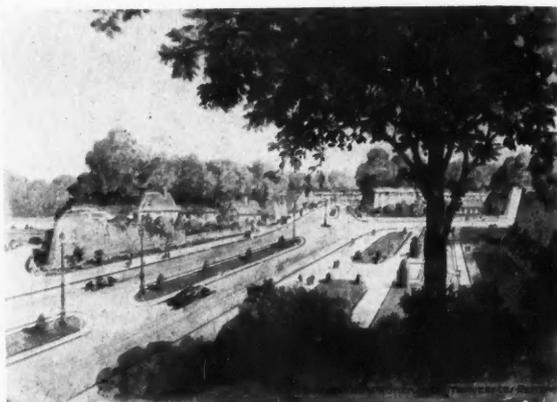
Plusieurs parties des fortifications de Vauban avaient disparu et le plan d'extension élaboré par les services de la Voirie Municipale envisageait une destruction complète de ces vestiges. On fit une révision du plan d'extension et d'embellissement et l'on décida de conserver, en l'utilisant, ce qui reste de la ceinture des remparts, aménagée en une sorte de grand parc boisé, espace libre indispensable entre les quartiers compacts et insalubres de l'ancienne ville et les nouveaux îlots de construction de la périphérie.



ÉTAT DES REMPARTS AU NORD



AMÉNAGEMENT PAR R. BOUTTERIN (1936)



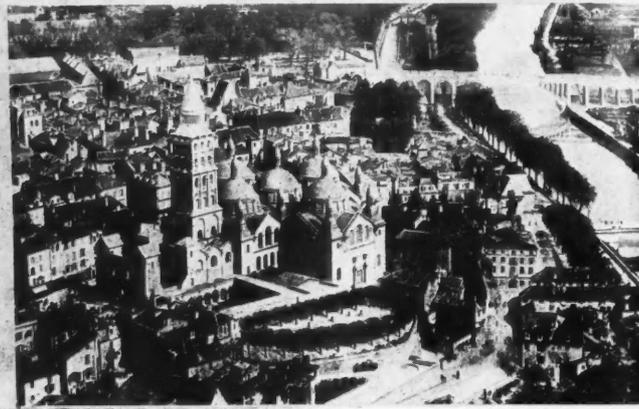
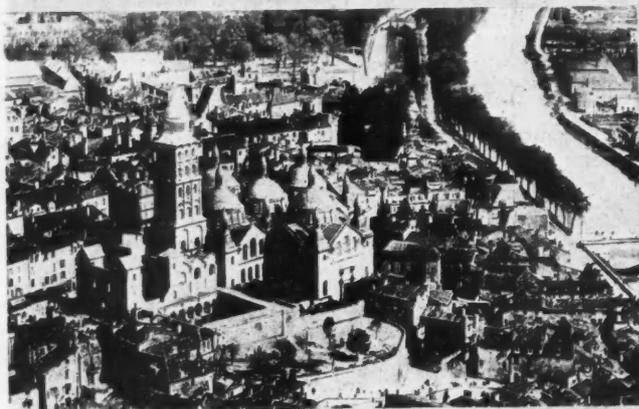
BOULEVARD-PROMENADE A TRAVERS LES REMPARTS



ETAT ACTUEL



ETAT PROJETE



PÉRIGUEUX

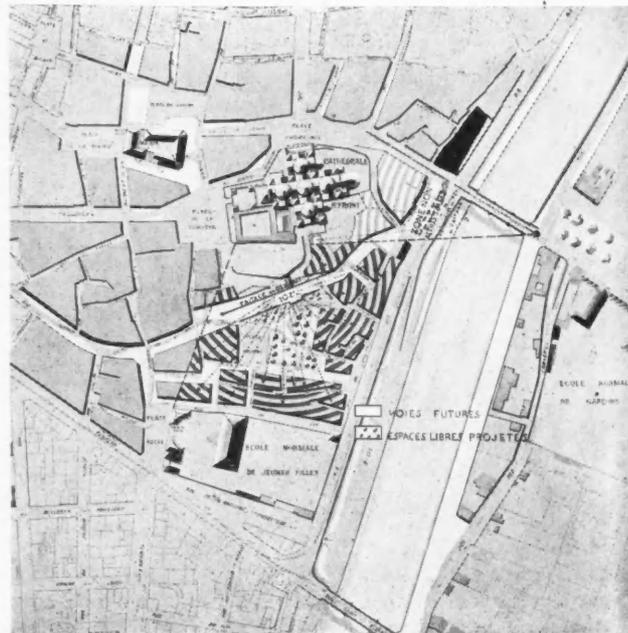
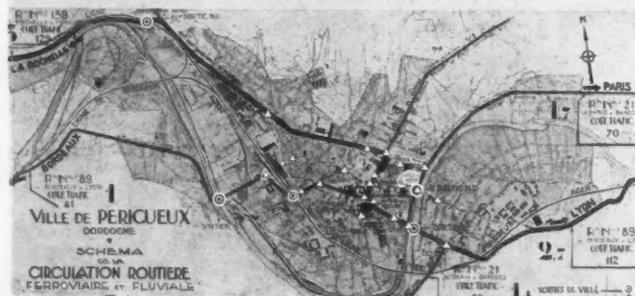
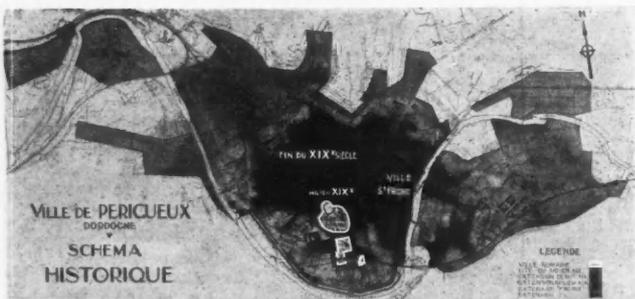
AMENAGEMENT DU QUARTIER ST-FRONT

Ville de 33.000 hab.

Le schéma historique manifeste la double formation de la ville (Vésone et Saint-Front), suivie d'une fusion, puis d'un développement vers la gare et enfin, d'une extension désordonnée.

Le zoning actuel montre l'éparpillement autour du centre ancien dans les nouveaux quartiers d'usines autour de la gare.

Pour l'aménagement du Centre Ancien il a fallu sauvegarder l'aspect esthétique des abords de St-Front vus de la rivière, ainsi que les édifices intéressants, tout en supprimant le plus possible les îlots insalubres. On prévoit donc l'accès vers la place de St-Front par voie carrossable; le dégagement devant la terrasse par des jardins formant aération de tout le milieu de la vieille ville, en respectant la façade de la vieille ville sur la rivière. Donc, sauvegarde du site, grâce à des servitudes non aedificandi ou non altius tollendi près de la cathédrale et des servitudes de hauteur du pont des Barris à l'abside de la cathédrale.



PLAN D'AMENAGEMENT (approuvé en 1936) PAR MM. DANGER FR. ET COCULA

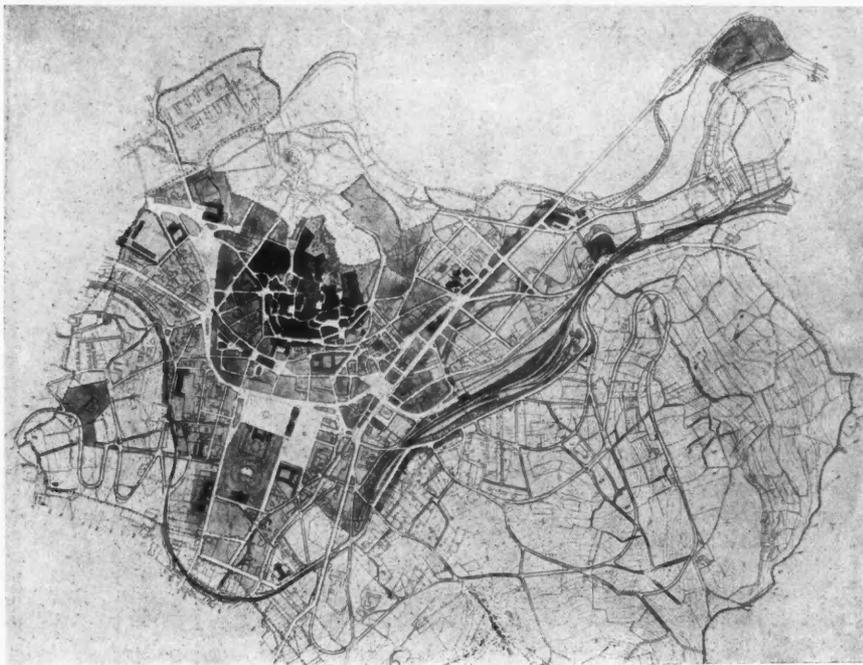
PROTECTION DE ST-FRONT

LE PUY

Ville de plus de 20.000 hab., sur un bel amphithéâtre de montagnes d'une fertilité remarquable, à 3 kms de la rive gauche de la Loire. Agglomération développée sur le versant et le pied d'une colline isolée. Altitude moyenne de 629 m., climat nettement continental. La ville est traversée par le Puy et la Borne, à régime capricieux, et repose sur une nappe souterraine.

Quoique à l'écart des principales voies ferrées, Le Puy est un centre régional important (administratif, industriel, intellectuel, de pèlerinage, touristique, économique).

Le plan est étroitement lié à la topographie. Un park-way est amorcé de la ville à la campagne. La prédominance des voies de grande circulation est affirmée autant que possible, mais la configuration ne permet pas un réseau d'évitement complet. Une gare routière est prévue en plein centre; la station de chemin de fer, impossible à déplacer, sera doublée d'une station secondaire. Le boulevard circulaire de la Haute Ville aère les anciens quartiers dont il facilite l'accès. Au delà, la zone commerciale des bas quartiers sera aménagée. Une voie rectiligne, avec servitude de protection de vue, ira du quartier Pannessac à la Cathédrale. Le quartier des hauteurs de Ronzon se prête à la résidence et développement d'une station estivale, à proximité du quartier commercial.

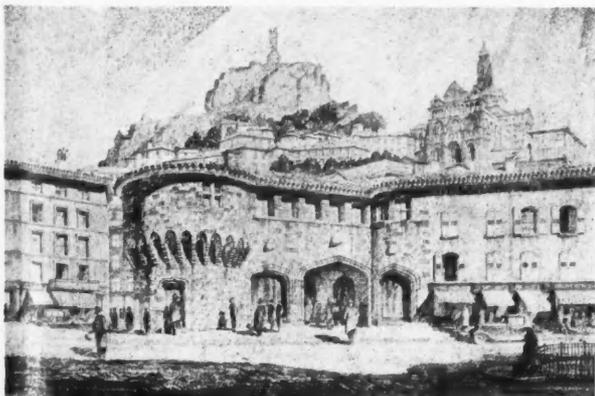
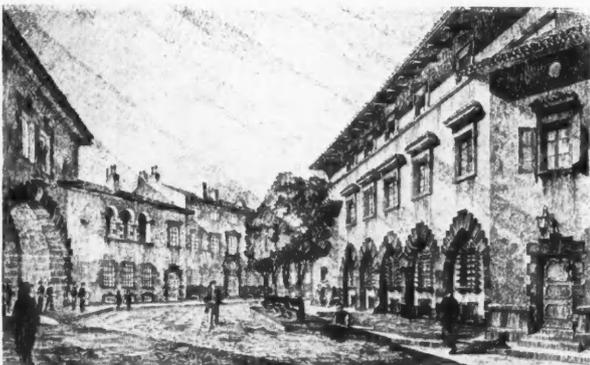


PLAN D'AMÉNAGEMENT

PAR J. DESCOUTURES



LE PUY EN VELAY. Nouveau boulevard prolongeant la rue Jules-Valles.



LE PUY EN VELAY. Passage pour piétons : ses débouchés.



DIEPPE

PROJET D'AMÉNAGEMENT
PAR D. ALF. AGACHE (1930)

Port de pêche et de voyageurs, ville industrielle et estivale, de 25.000 hab. qui doit voir, dans l'avenir, le développement de son port et du commerce, de la pêche, de l'industrie, ainsi que l'épanouissement de la ville comme station balnéaire.

Le zoning comprend : une zone d'habitations collectives destinées à la population fixe, au centre de la ville ; une zone hôtelière destinée à la population flottante, sur la plage ; des zones de résidence (villas d'été au bord de la mer, maisons individuelles et cités-jardins sur les hauteurs de Janval, Pollet et Neuville) ; une zone industrielle et du port.

Grâce à quelques percées de rues, on obtient une amélioration de la circulation et un accès plus facile aux quartiers du Bout du Quai, de l'Eglise Saint-Jacques et du Pollet qui sont, de ce fait, aérés.

Le plan d'extension comprend 1.300 Ha, dont 155 Ha (12%) sont réservés aux espaces libres. Une zone non aedificandi protégera la vue de la mer, le long de la nouvelle promenade créée à cet effet.

UTOPIES ET RÉALITÉS EN URBANISME

par Jacques GREBER

Professeur à l'Institut d'Urbanisme

L'urbaniste est trop souvent paralysé dans ses études par un dilemme, dont la contradiction semble insoluble. Dans la plupart des cas, il s'agit de l'aménagement et de l'extension d'une ville existante ; or, l'urbaniste doit en assurer largement le développement et ne pas s'arrêter à des solutions mesquines, entraînant des corrections nouvelles et coûteuses, dans un avenir très rapproché ; mais, d'autre part, s'il veut réaliser son œuvre, il doit compter avec des ressources qui sont toujours insuffisantes.

Bien qu'on commence à s'intéresser à l'urbanisme et à comprendre (la démonstration en a été pénible et longue), qu'un plan d'aménagement est un programme de longue haleine, et que la dépense de sa réalisation doit incontestablement se répartir en de nombreux exercices successifs, au fur et à mesure des possibilités, l'impatience bien naturelle des pouvoirs élus empêche les administrateurs responsables de concevoir l'aménagement de leur ville autrement que comme une tâche personnelle, et par conséquent immédiate. Il en résulte que tout plan d'aménagement, exécuté en vertu des lois de 1919-1924, risque de n'être jamais approuvé s'il est trop ambitieux, ou de ne sortir des épreuves laborieuses des Commissions municipale et départementale, que sous la forme d'un mutilé, souvent méconnaissable, et cela est l'histoire de beaucoup de plans, établis prudemment, par des hommes d'expérience, soucieux de voir la réalisation de leur projet.

Que dire alors des plans, souvent brillants, alléchantes mais vaines images de ce que pourrait être, dans un monde futur, la ville qu'il s'agissait de guérir ? Et c'est bien là le terme approprié : un urbaniste traite presque toujours des villes malades, plus ou moins gravement atteintes : entassement dû à la lamentable politique du terrain à bâtir, circulation embolique, espaces libres conçus beaucoup plus pour commémorer une célébrité locale que pour donner de l'air aux habitants, désordre quasi-irréparable dans la distribution du sol, dans la méconnaissance de l'orientation, des vents régnants ou de la qualité du terrain...

Bien que, fort heureusement, les urbanistes soient, en général, des hommes étrangers au pays pour lequel ils sont consultés — ce qui leur permet une *indépendance essentielle* à l'accomplissement de leur mission — ils se heurtent, plus ils cherchent à creuser dans tous ses détails, le dossier urbain, sans lequel aucun plan sérieux ne peut être élaboré, à un amoncellement d'obstacles tel, que leur projet, s'il peut avoir quelques chances d'être appliqué à la génération présente, tout au moins dans son début, doit être un tour de force de sacrifices multiples au plan idéal que les données maîtresses du problème auraient imposé à leur rêve.

Il faut donc choisir, et il y va de la vie, et souvent de la *santé immédiate* de la ville à sauver. La solution serait-elle — à la condition d'en avoir les moyens et le temps —

de préparer deux plans : l'irréel et le possible ? Mais que dirions-nous d'un médecin spécialiste consulté trop tard (et c'est bien le cas pour l'aménagement des villes), qui présenterait à la famille de son client deux ordonnances, l'une consistant, pour assurer la guérison, à transformer le squelette, à changer l'appareil respiratoire et les organes de circulation ou de digestion, qui ferait de son malade un être idéal, *un sujet de thèse*, mais qui n'aurait plus rien de commun avec celui qu'on lui a confié ? L'autre ordonnance consisterait à appliquer au patient, suivant le diagnostic, les remèdes ayant quelque chance de le sortir d'affaire, tout en lui laissant ses imperfections naturelles inchangeables. Peu de gens, sauf des héritiers avides, choisiraient la première solution.

La comparaison n'a, hélas, rien d'une plaisanterie. Nous avons vu trop d'exemples de projets d'aménagements urbains, dont le seul mérite était de constituer de belles images d'exposition, mais auxquels il manquait le plan de fond soigneusement préparé, l'état superposé, qui commande les sacrifices, enfin, l'étude faite dans la seule préoccupation de proposer des solutions réalisables et immédiatement profitables aux habitants, au lieu d'un tracé théorique destiné à mettre en valeur le technicien, à la manière d'un discours, qui, les tonnerres d'applaudissements passés, laisse l'auditoire déçu de la stérilité des conclusions qui en résultent.

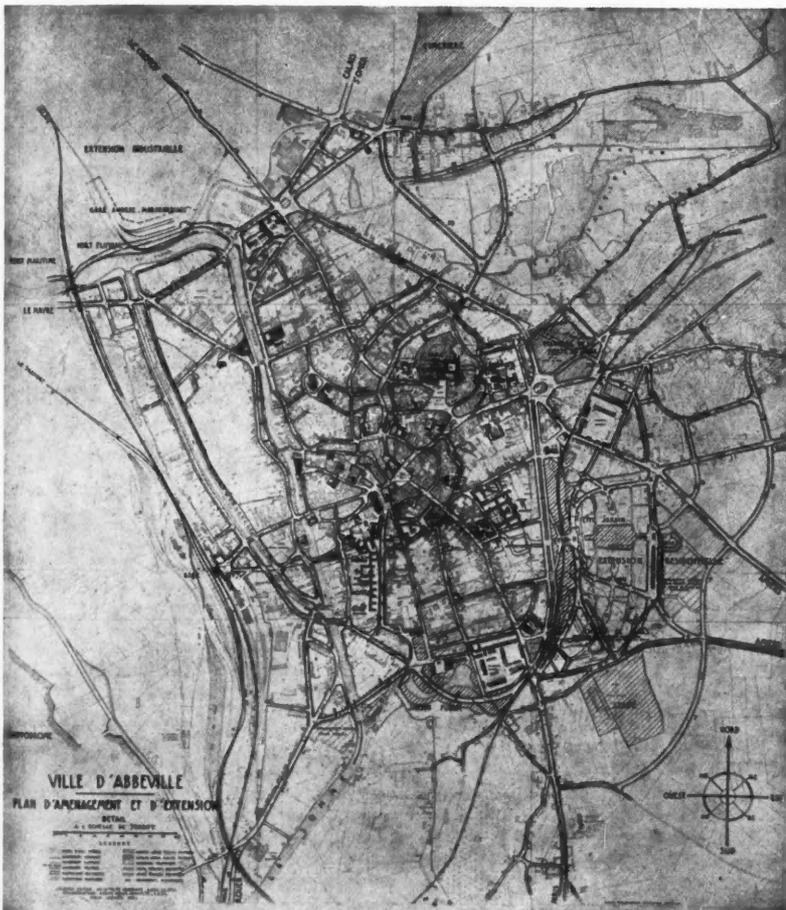
Les urbanistes auraient donc grand intérêt, s'ils veulent que leur belle profession soit prise au sérieux, à réserver pour des démonstrations académiques les projets de rêve, dont il ne faut pas méconnaître la valeur au point de vue éducatif, et à s'appliquer, dans tous les travaux d'urbanisme réel qui leur sont confiés, à ne prescrire que des opérations raisonnablement exécutoires. Cela leur offre déjà d'immenses possibilités, car ils peuvent démontrer, dans un programme rationnellement établi, que l'ensemble des travaux envisagés ne se fera que par étapes prudentes, et selon les ressources matérielles dont on disposera.

S'ils savent donc modérer leurs aspirations et rester dans le domaine du bon sens, ils sauront alors s'imposer au lieu de se voir supplantés par différentes catégories de techniciens spécialisés, qu'on appelle parfois à leur place, parce qu'on a confiance en leur compétence administrative et qu'on redoute moins de leur part, des conceptions coûteuses — ce qui est souvent une grave erreur. Il dépend donc entièrement de l'urbaniste qualifié qu'il se fasse reconnaître, *par ses œuvres*, comme le maître d'œuvre méthodique, prudent, réaliste et capable de coordonner, précisément, les travaux de tous les divers spécialistes, municipaux ou départementaux, qui, lorsque l'on a fait l'expérience de leur collaboration, sont d'un si précieux secours dans la préparation d'un dossier d'aménagement voué au succès.



Vue aérienne montrant, autour de l'agglomération centrale, les quartiers périphériques, dont le centre des îlots est entièrement occupé par des jardins. (Formation naturelle et spontanée de l'alignement intérieur).

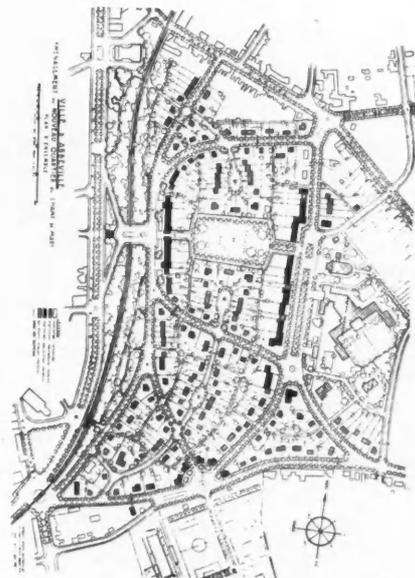
ABBEVILLE



Plan d'aménagement et d'extension. Dégagement des passages à niveau encerclant la ville sur trois routes nationales. Aménagement prudent de la ville ancienne, fort pittoresque. Création de quartier d'extension et d'œuvres sociales sur la périphérie.

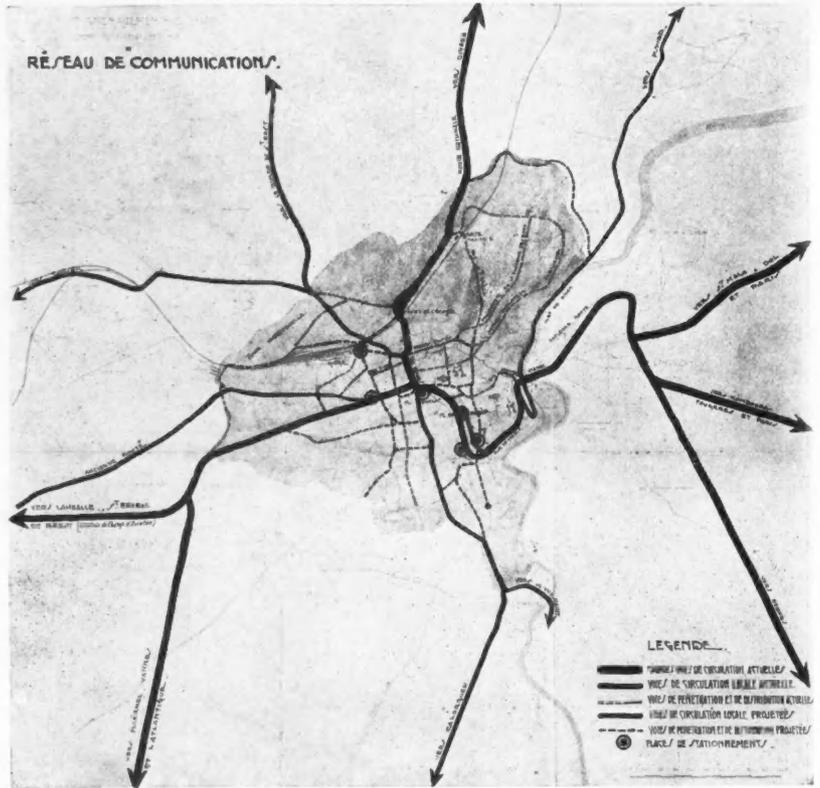
PLAN D'AMÉNAGEMENT

PAR JACQUES GREBER

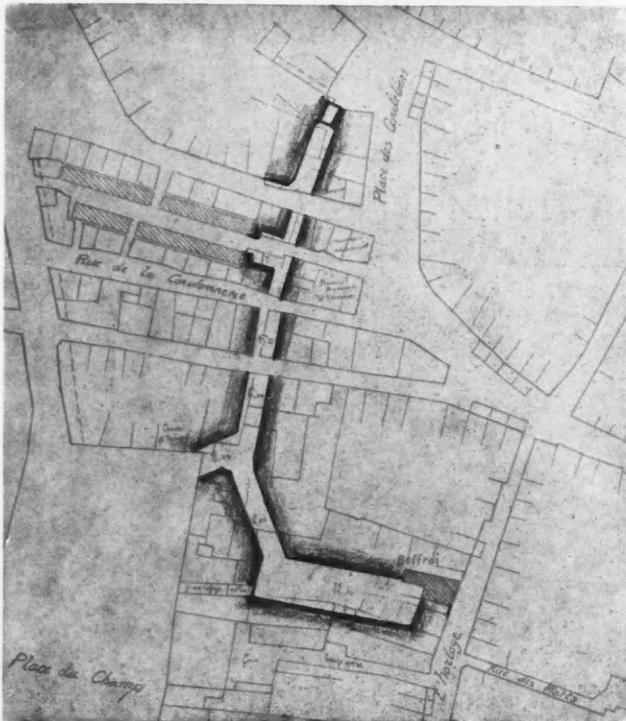


Aménagement du nouveau quartier du Champ de Mars. Détail d'aménagement de la cité-jardin sur un plateau composé de terrains militaires récupérés. Application du principe des chemins de piétons desservant l'arrière des lots.

Réseau des communications du trafic mécanique par J. DESCOUTURES



Exemple d'aménagement intérieur de la ville ancienne par passage pour piétons reliant la Place des Cordeliers et la Place du Champ. Le passage, bissectrice des courants de trafic mécanique, permet encore un dégagement « fermé » du beffroi.



Vue du débouché du passage sur la place des Cordeliers

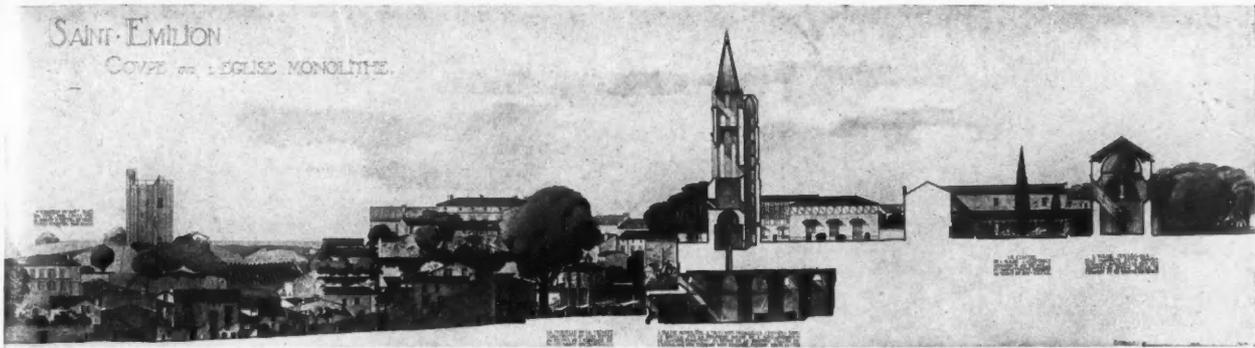
DINAN

Ville construite à 20 kms de la mer, là où la Rance devient navigable, donc, carrefour important et centre commercial. La ville ancienne est sur un promontoire de 75 m. et la ville nouvelle, sur le plateau, se développe en direction de la gare, le long des routes d'accès. Au dernier recensement, il y avait 10.633 habitants.

La ville est traversée par la R. N. 176, de Caen à Lamballe. A la sortie de la ville se trouve la R. N. 166. De la ville part la route de Dinard, plus les G. C. N° 12, 2, 40. Tout le trafic vers l'Est doit passer par le viaduc, on prévoit une voie de dérivation et de doublement pour alléger la rue du Viaduc, très étroite, seul aboutissement au viaduc, ainsi qu'un certain nombre de terre-pleins permettant le stationnement des voitures. Dans la zone d'extension, une route prolongeant la promenade des Grands Fossés desservira l'aérodrome-parc des sports, et rejoindra la route de Dinard par un pont au-dessus du chemin de fer (ce boulevard de corniche aura une largeur de 12 m. et servitude de retrait).

Aucun changement ne sera apporté au port, qui conservera sa physionomie.

La protection de la zone historique est facilitée par la topographie locale pour laquelle est prévue une zone de servitude esthétique. L'entrée de la vieille ville sera constituée par la place du Champ clos, aménagée en parc de stationnement. On prolongera la promenade de la Duchesse Anne, percera une voie de déviation aboutissant place Duguesclin et créera une vaste place ombragée. Dans le quartier de la gare et la zone industrielle, il est prévu le percement de 3 voies et la création d'un jardin public près de l'entrée du cimetière. Le quartier des Buttes, zone de résidence, ne recevra pas de voies de grande circulation. La ville étant déjà renommée pour ses promenades ombragées, il suffira de les entretenir et les mettre en valeur. Le terrain de sports actuel, aménagé près de la gare, sera heureusement complété par les terrains de l'aérodrome.



SAINT-ÉMILION

COUPE SUR L'ÉGLISE MONOLITHIQUE

Au VIII^e siècle, Emilian, parti en pèlerinage à St-Jacques de Compostelle, s'arrêta sur le territoire de Saint-Émilion, qui avait déjà connu l'occupation humaine, et taillé son modeste ermitage dans le rocher. Le site était admirablement choisi (haute falaise calcaire tournée vers le midi) et la cité-sanctuaire se trouva admirablement protégée des vents froids du Nord, en même temps que des vents pluvieux d'Ouest et du Sud-Ouest.

L'agglomération se développe à la fois au pied de la falaise et au sommet, formant une ville haute et une ville basse reliées par des rues pittoresques. Dès le XIII^e siècle, elle comportait plusieurs milliers d'habitants, et avait un rôle prépondérant dans le pays.

La ville contient de nombreux monuments d'une valeur incontestée et il est nécessaire de lui conserver son cadre : ville en amphithéâtre avec trois ou quatre points hauts formant balcons sur

la ville basse que l'on découvre sous des angles de vue particulièrement favorables. Pour conserver cet aménagement, il est nécessaire de déterminer des niveaux de construction qui protégeront l'harmonie de la ville.

C'est pour protéger la ville et lui conserver le cadre qu'elle a encore qu'on a institué autour de celle-ci une zone de maintien de vignobles où seules les constructions d'exploitation viticole pourraient être édifiées. Tous les fossés, qui donnent leur pleine signification aux remparts, demeureront libres de constructions nouvelles et verront leur fond cultivé régulièrement.

C'est également pour conserver à Saint-Émilion son harmonie générale que les constructions devront se plier à la tonalité générale de la rue dans laquelle elles seront édifiées avec les mêmes matériaux (pierre du pays et tuile « romaine »).

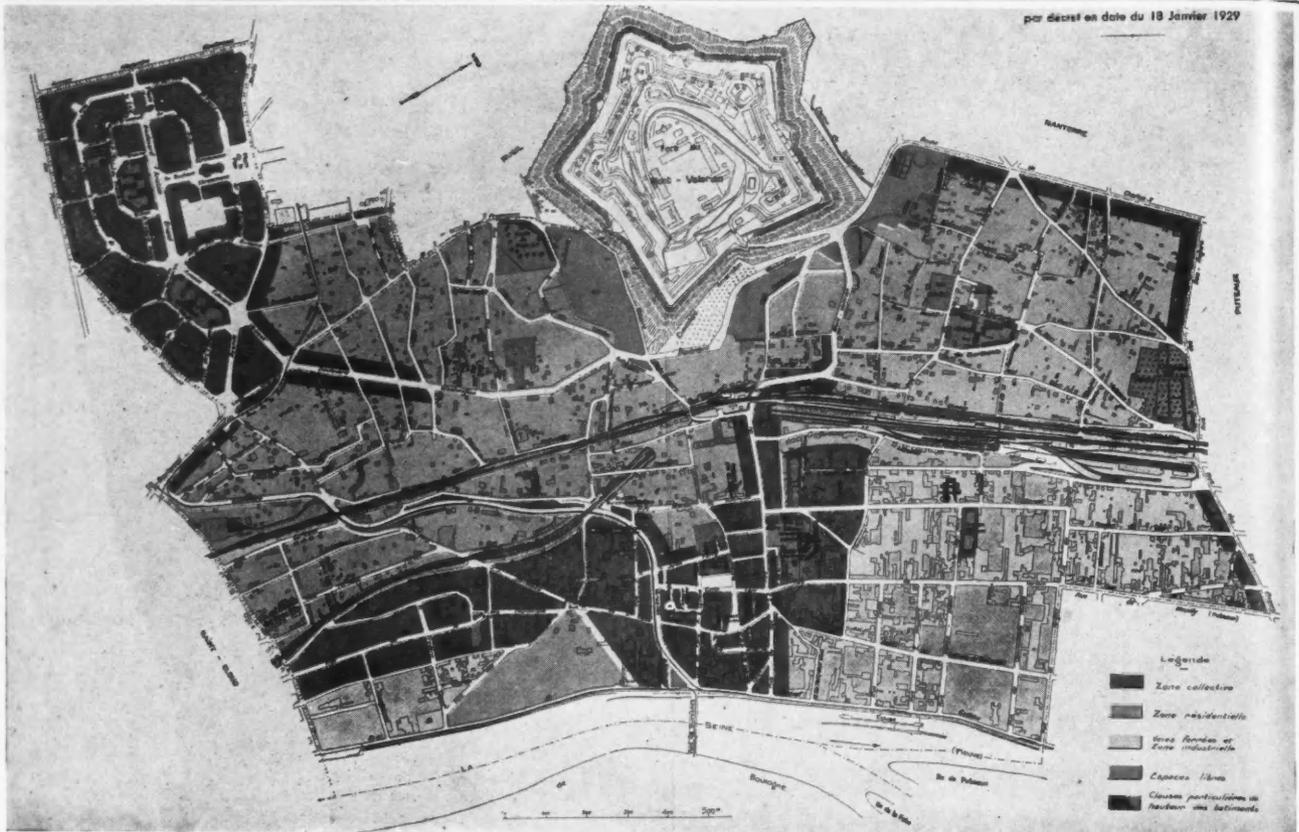


PROTECTION DES
SITES ET PAYSAGES
PAR JEAN ROYER



COUPE SUR LA PLACE DU MARCHÉ

SURESNES



par décret en date du 18 Janvier 1929

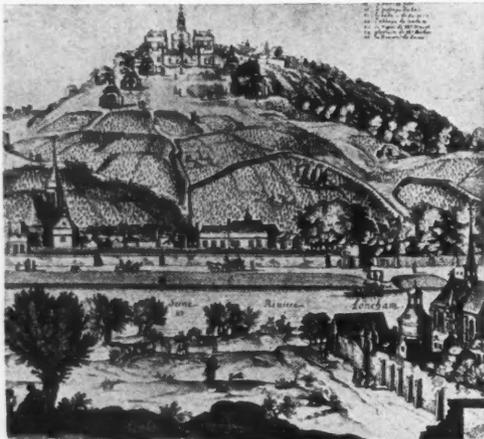
PLAN D'AMENAGEMENT (approuvé en 1929), PAR MAISTRASSE

SURESNES



CITÉ-JARDIN

PAR MAISTRASSE



III-50 LE MONT VALÉRIEN : LIEU HAUT MYSTIQUE

Située à la limite Ouest du département de la Seine, confine aux communes de Rueil et de Saint-Cloud et constitue une unité administrative de 336 Ha. La ville s'étage des bords de la Seine au sommet du haut lieu d'où le regard embrasse la région parisienne.

La ville actuelle présente des localisations assez bien caractérisées, les établissements industriels se sont implantés entre le chemin de fer de Paris aux Moulinaux et la Seine, tandis que les habitations se multiplient dans les parties hautes de la commune. Ce zoning naturel est assez bien délimité quant aux habitations, mais est moins net pour les établissements industriels, mélangés d'habitations, surtout vers le Sud.

Le plan d'aménagement doit donc sanctionner le fait par la loi, en facilitant le développement des établissements industriels dans les quartiers où ils dominent, et en interdisant toute conquête de l'industrie dans les quartiers restés purement résidentiels. Dans la zone résidentielle, il convient de faire une distinction entre le foyer de peuplement formant un centre d'habitations collectives — de part et d'autre du pont, au-delà de la Mairie, le long de la rue du Mont Valérien jusqu'à la station de chemin de fer ; dans la direction de Saint-Cloud, le long du boulevard de Versailles et de la rue de la République enfin, la cité jardin — et le reste de la commune qui, sauf en bordure des voies limites entre Suresnes, Puteaux, Nanterre, est constitué de quartiers de pavillons avec jardins.

Au point de vue de la circulation, on a amélioré la circulation transversale, assurant une desserte plus facile des zones industrielles, aérant les vieux quartiers du centre. L'ensemble des espaces libres publics est de 41 Ha., soit 8,40 % de la superficie.

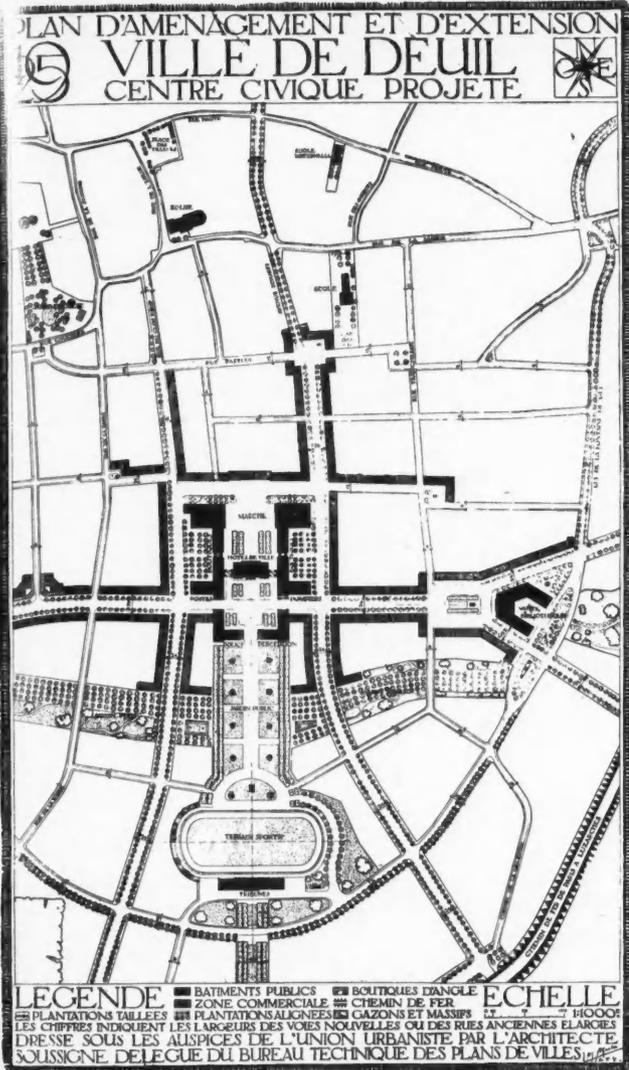
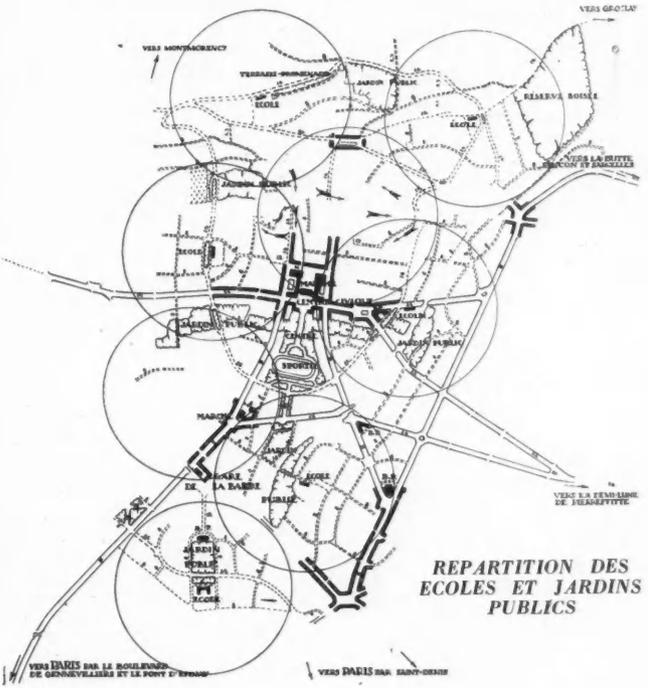
DEUIL

La commune, voisine d'Epinay, comprend 5.000 hab., dont 1/3 est groupé au hameau de la Barre. Etant donné sa situation, le territoire entier de la commune peut être réservé à l'habitation, à l'exclusion de toute industrie non familiale. L'agglomération se divise en : le vieux Deuil, en plaine, au midi, et la partie du Nord de l'agglomération qui monte graduellement vers Montmorency.

Le plan d'extension prévoit des relations faciles entre les différents centres de la commune, les gares et les carrefours conduisant à Paris. Pour ce faire, on reporte à 200 m. plus bas, la gare de La Barre et l'entrée de la commune. La trame du plan repose sur la liaison des quatre gares desservant la commune, ainsi l'extension se fera dans la plaine au Sud de Deuil, la ville proprement dite s'étendant dans le triangle central où est prévu le centre civique.

Les espaces libres sont représentés par 8 squares ou jardins distants les uns des autres de 500 m. au plus. En outre, une réserve d'air sera constituée par les bois et terrains du fort de la Butte Pinçon (Montmagny) et des jardins et vergers de Groslay.

L'ensemble des terrains réservés pour les bâtiments publics représente environ 3 % de la surface totale de la commune.



PLAN (approuvé en 1925), PAR D. ALF. AGACHE

VERRIÈRES LE BUISSON

Commune de 2.500 hab. environ, adossée au versant du Sud-Est du bois de Verrières, au-dessus de la rive gauche de la Bièvre, sur la route de Paris à Chevreuse, par Palaiseau et Orsay.

Le territoire de la commune est divisé en trois zones :

1° Une zone résidentielle pour la vie dispersée (ordre discontinu) qui s'applique à l'ensemble du territoire, (sauf les dérogations concernant les autres zones) dans laquelle les constructions ne couvriront que 30 % de la surface de chaque lot.

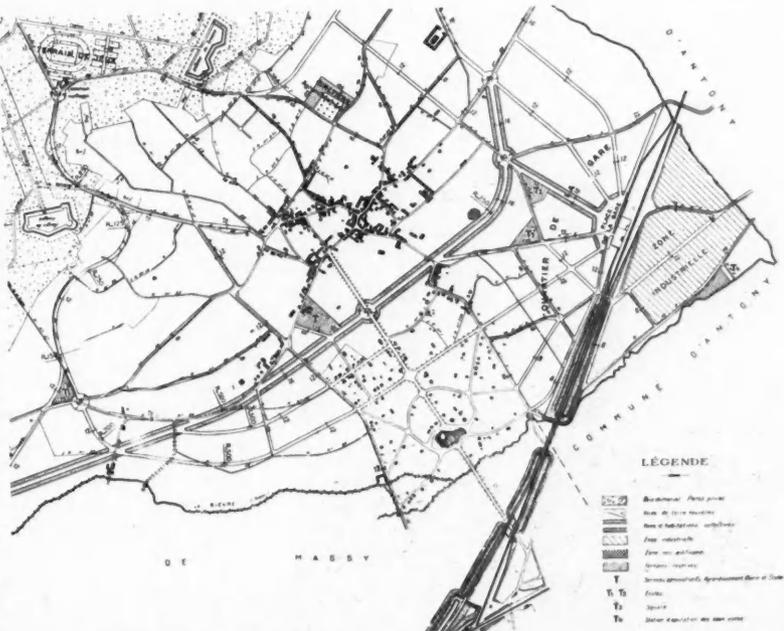
2° Une zone d'habitations collectives pour la vie agglomérée (ordre continu des constructions à ne pas imiter) limitée à : la place de la station, le chemin de 16.00 partant de cette place et aboutissant au carrefour du chemin vicinal 3 et du chemin rural 7, et la même artère entre le chemin G. C. 60 (côté R. N. 186) et le G. C. 117.

3° Une zone industrielle occupée par les établissements ferroviaires, et la partie comprise entre la nouvelle ligne de Paris à Chartres, le chemin des Godets, le chemin rural 3 et un autre chemin perpendiculaire au précédent.

Une bande de terrain, à l'Ouest du hameau d'Amblainvilliers, est déclarée impropre à l'habitation, étant marécageuse.

Des espaces libres, comprenant terrains de jeux, petits parcs, jardins, ont été réservés.

Dans la partie du territoire comprise entre la route de corniche et le bois de Verrière, les constructions devront être édifiées de façon à conserver l'esthétique de la lisière du bois.



PLAN D'AMENAGEMENT (approuvé en 1926) PAR GUERBIGNY ET CAVENE



GÉRARDMER

En 1555, la population était de 110 hab., elle compte actuellement 7.600 hab. L'étude ne porte que sur une population agglomérée de 4.226 hab. La ville, chef-lieu de canton du département des Vosges, est située dans la vallée de la Jamagne, cours d'eau sortant du lac qui se jette dans la Vologne. Le lac, situé à une altitude de 660 m., a une longueur de 2 kms, et une largeur moyenne de 600 m. La surface bâtie de l'agglomération est de 250 Ha environ, soit une moyenne de 160 hab. à l'Ha.

Gérardmer est une station estivale de premier ordre, fréquentée tous les ans par plus de 40.000 touristes. C'est la « perle des Vosges » qui, par sa situation au centre d'un puissant massif de sapins, par son lac, et la proximité des lacs de Longmer et de Retournermer, attire de plus en plus les excursionnistes. Les sports d'hiver y sont aussi pratiqués, et le voisinage du Col de la Schlucht, à 15 kms, appelle de nombreux fervents du ski.

L'industrie y est active (exploitation de forêts, tissage des toiles de lin, mouchoirs, linge de table, blanchis sur prés, fabriques de feutres,

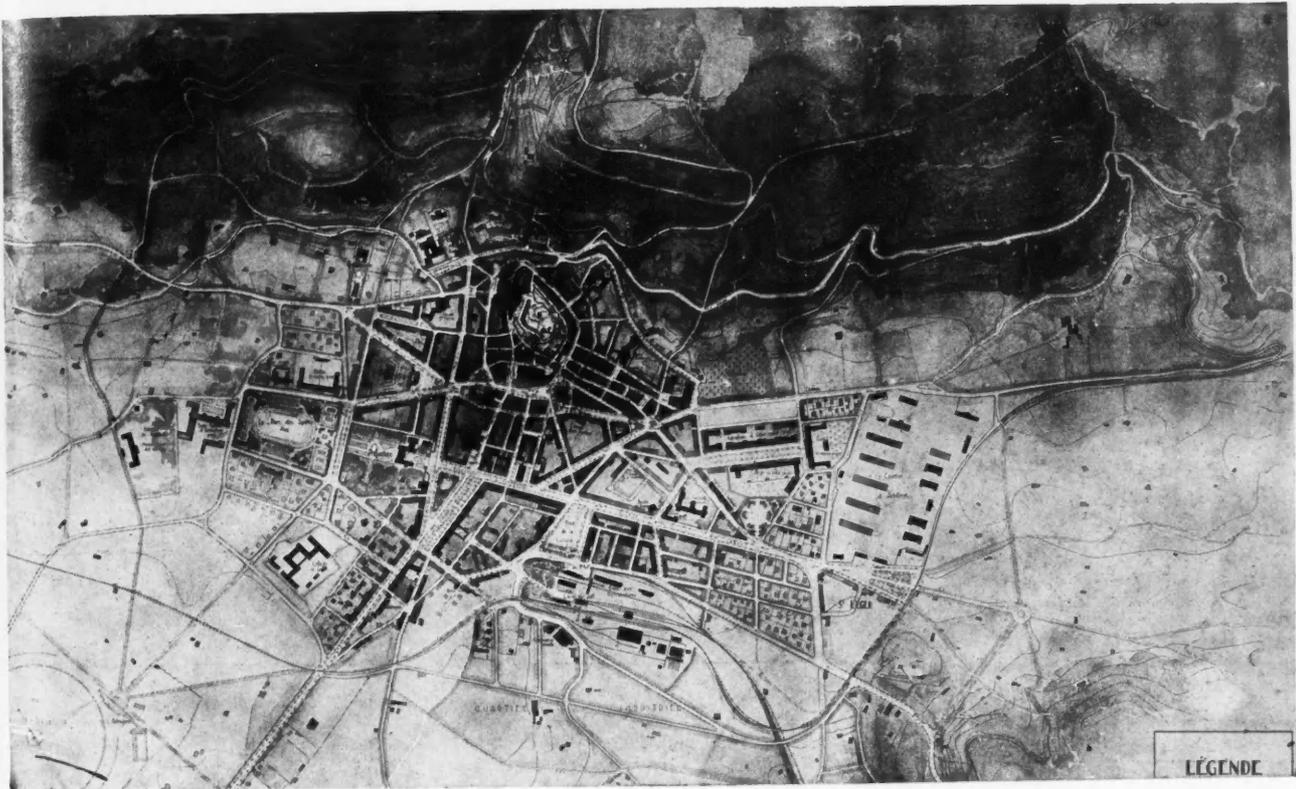
de papier, exploitation de nombreuses carrières de granit, production des fromages dits « Géromés ou Munster », un million et demi de kilogs par an).

Le projet d'aménagement prévoit un élargissement des voies principales à circulation intense (la R. N. 417 élargie à 20 m. en bordure du lac), de nombreux dégagements (emplacement pour auto-gare, terrain de port, cimetière, escale d'hydravions en bordure de lac). Un circuit de tour de lac a été envisagé.

L'extension est étudiée pour 30 ans, avec une densité de 130 hab. à l'Ha. pour une surface d'extension de 250 Ha.

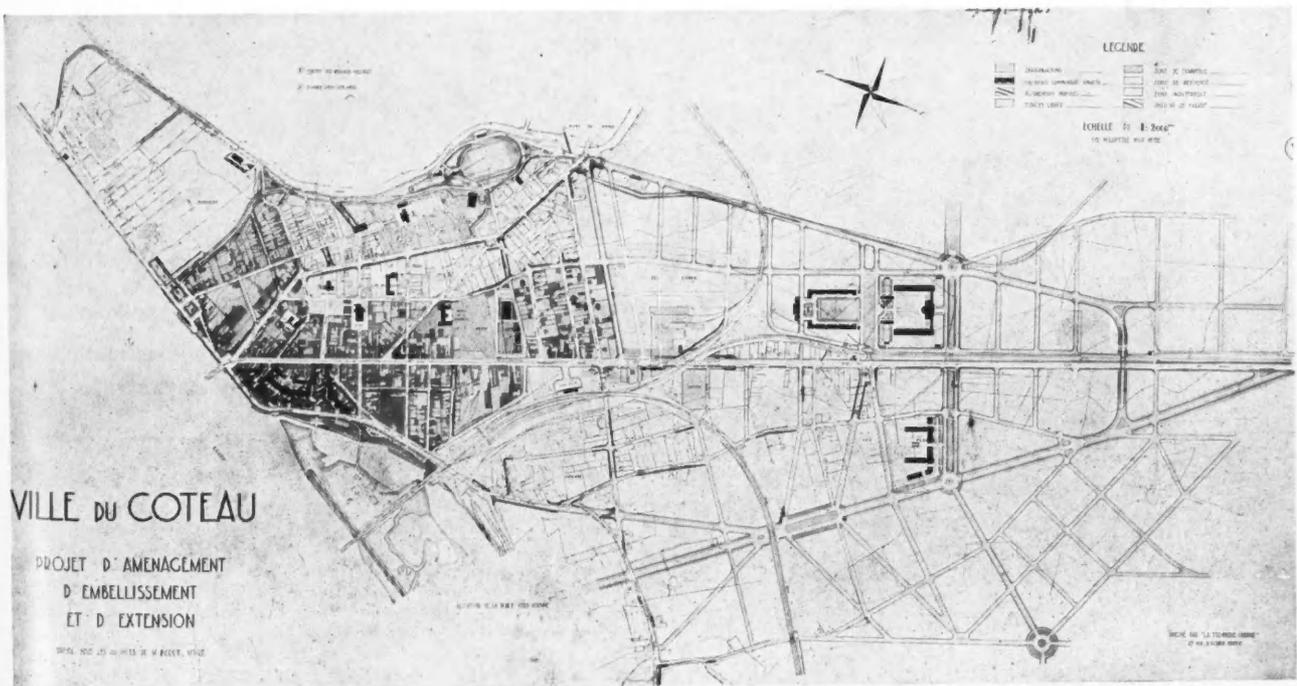
Des voies nouvelles ont été projetées, dans les quartiers des Xettes et de la Haie-Griselle, destinés à un peuplement rapide en raison de leur situation favorable (abrités du Nord et avec une belle vue sur la vallée). Le territoire a été aménagé en 4 zones (dont une industrielle) avec servitude non aedificandi en bordure de toutes les voies d'extension.





DRAGUIGNAN

PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR BARLA ET CHAVOUTIER



LE COTEAU

PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR M. CHAVOUTIER



ROMANS PLAN D'AMENAGEMENT (approuvé en 1927) PAR MAURICE FOURNIER

Ville de 11.000 habitants, chef-lieu de la Drôme, forme avec Bourg-de-Péage un centre important coupé en deux par l'Isère.

Au centre se trouve la vieille ville, à flanc de coteau, sur une pente accidentée qui descend vers l'Isère. C'est le quartier commerçant qui comporte également les bâtiments administratifs, les édifices publics et archéologiques. La ville nouvelle s'étend sur le plateau vers et au-delà du chemin de fer.

Ville nettement industrielle, dont la spécialité est le cuir (traitement des peaux, chaussures, gants, et industries similaires). Située sur une voie ferrée secondaire et ne possédant aucun attrait spécial pour la grande industrie, Romans ne peut devenir rapidement un important centre urbain.

L'extension (800 Ha), double la surface occupée par la ville. Elle est envisagée sur trois côtés (l'Isère et Bourg-de-Péage limitant la

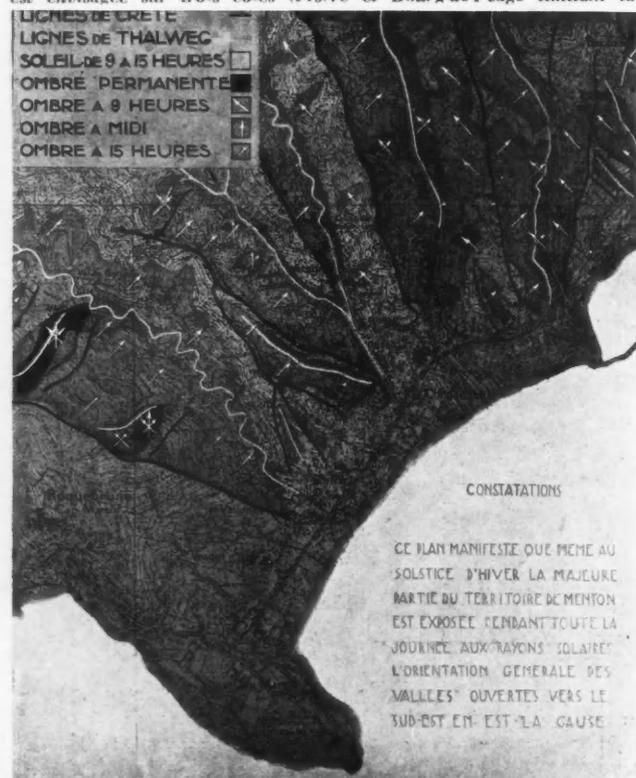
ville au Sud) le long de la R. N., sur le plateau dont la gare forme le centre et le long de la rivière.

Il est créé trois zones (administrative et commerciale, d'habitation et industrielle). Des réglementations très sévères protégeront la ville de la zone industrielle.

Les espaces libres, inexistants, ont été améliorés (jardins publics et deux parcs, l'un à l'Est et l'autre à l'Ouest, ainsi qu'une large bande de verdure le long de l'Isère, dont la rive a été aménagée en terrasses). Le parc des sports, dans le quartier de la Vésotte, a été complètement réalisé, ainsi que la cité-jardin du quartier de la Pomarasse qui comporte des terrains de jeux et de sport.

La vieille ville, envahie par les taudis, sera améliorée par une grande percée, effectuée suivant des buts plus hygiéniques qu'esthétiques, qui mettra en communication des rues placées à des niveaux différents.

Le plan a été approuvé en 1925.



MENTON



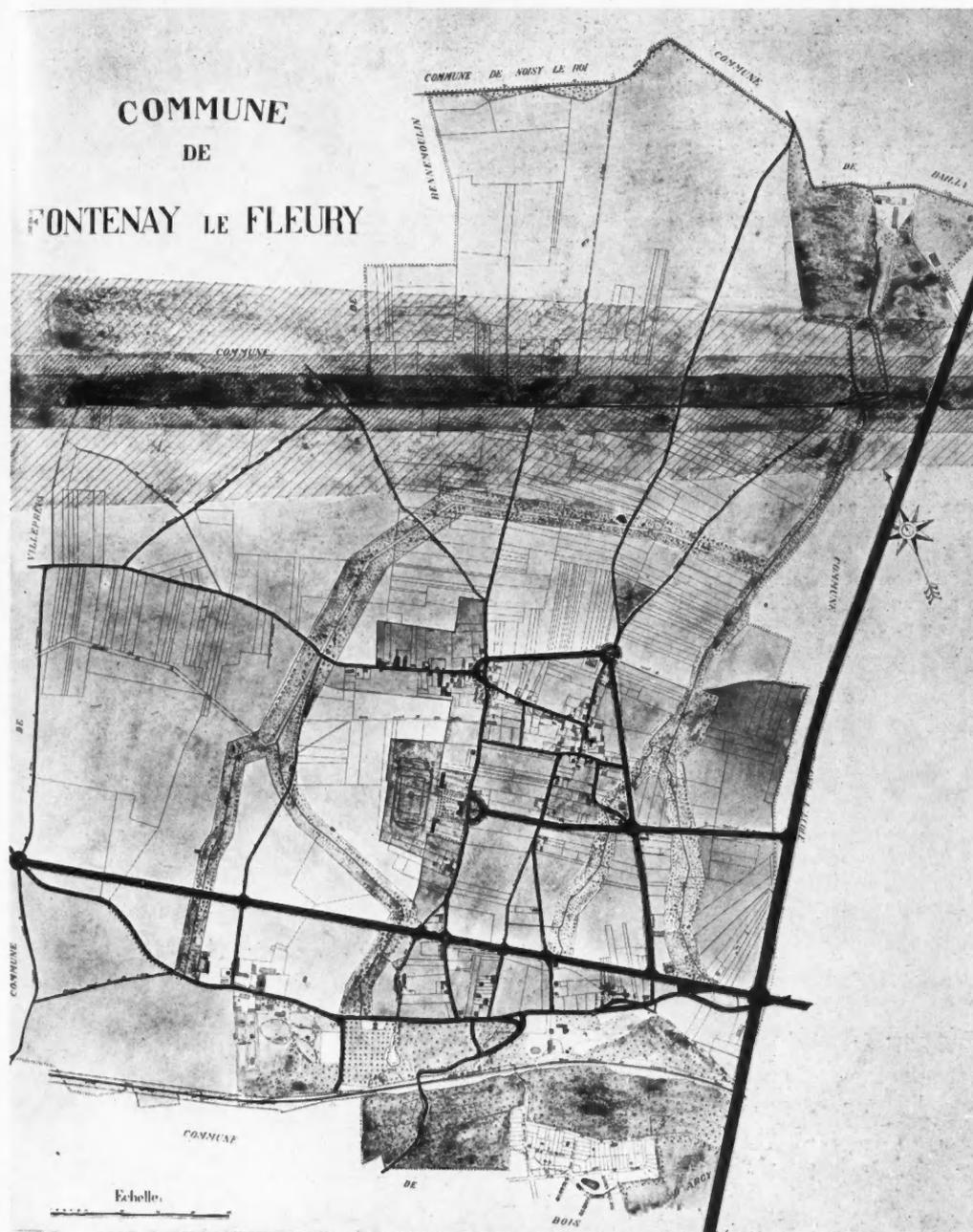
PROTECTION DU BOULEVARD DE GARAVAN

Ville de 22.600 hab., étudiée en 1934, par MM. Danger Fr., avec la collaboration de M. Molinari, ingénieur de la ville.

Plan d'ensoleillement destiné à faire connaître les zones où l'ensoleillement se produit avec plus ou moins d'intensité au solstice d'hiver (à la période la plus défavorable). Plan nécessaire à l'étude d'une station climatique qui manifeste qu'à Menton, malgré le relief mouvementé, les vallées sont ensoleillées.

Pour protéger la magnifique promenade du boulevard Garavan, qui joint la ville à la frontière italienne et ne pas frapper uniformément les immeubles de servitudes, on a étudié les zones à frapper de servitude non altius tollendi et de servitude non aedificandi, ainsi que les terrains à affecter à des jardins publics et à des belvédères.

CONSTATATIONS
 CE PLAN MANIFESTE QUE MEME AU SOLSTICE D'HIVER LA MAJEURE PARTIE DU TERRITOIRE DE MENTON EST EXPOSEE PENDANT TOUTE LA JOURNEE AUX RAYONS SOLAIRES L'ORIENTATION GENERALE DES VALLEES OUVERTES VERS LE SUD-EST EN EST LA CAUSE



PROJET
D'AMÉNAGEMENT
PAR
BROSSEAU, LEVES-
QUE ET MOUNIER.

G. BARDET,
URBANISTE-CONSEIL

Commune rurale et résidentielle, située dans l'angle de deux nouveaux axes de grande circulation de la Région parisienne. Sans toucher au village ancien, on a relié les différentes circulations rayonnantes.

Tout a été étudié en vue de préserver ou l'exalter l'espace libre.

Vaste zone non affectée, le périmètre d'agglomération étant tracé au plus près des constructions existantes.

Au Sud, protection de la perspective du grand axe de Versailles, avec servitude non aedificandi absolue et non altius tollendi pour les petits bâtiments ruraux.

Conservation de tous les espaces boisés et création, sur une légère éminence, d'un centre civique et sportif largement ouvert sur la campagne.

Enfin utilisation le long des « rûs » ou ruisseaux et de Paqueduc de l'Avre, du parcellaire ancien — provenant d'anciens droits seigneuriaux de passage, pour la chasse — en vue de constituer un système de promenades, plantées d'arbres fruitiers ; pour l'agrément des maisons de retraite et des localisations résidentielles.

SAVOIR D'ABORD OÙ NE PAS CONSTRUIRE

PAR ROBERT DE SOUZA

Vice-président de la Société pour la Protection des Paysages de France

Il y a longtemps que je me suis insurgé contre le dominant facteur qu'est la construction: en dépit de tous les programmes d'espaces libres, d'aération et d'ensoleillement, il force à édifier l'urbanisme en porte-à-faux. Bien qu'à un moindre degré que *Town planning*, « *urbs* », à la

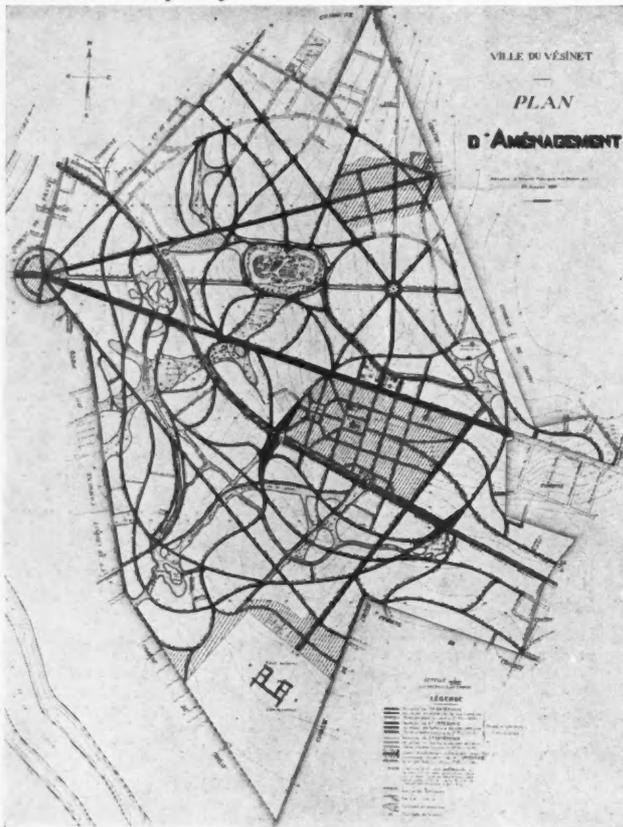
racine du terme, implique nécessairement une prépondérance du construit sur le non construit.

Il s'ensuit chez les urbanistes une préoccupation toujours secondaire des autres facteurs, et d'autant plus que la plupart sont architectes. L'ingénieur des Ponts-et-

sées, quand il prétend urbaniser, n'est pas moins inapte à corriger une déformation professionnelle qui l'empêche de reconnaître à l'espace naturel des droits souvent supérieurs à ses routes, à ses tranchées, à ses ponts, à ses murs, à ses hangars.

En réalité, si l'urbaniste peut être ingénieur et architecte, c'est à condition que tous ses travaux ne soient pas considérés pour eux-mêmes, mais rigoureusement en fonction de son plan général. Or, la plupart du temps, l'architecte ou l'ingénieur est en conflit avec lui par ses intérêts matériels, qu'il soit urbaniste lui-même, ou non. Tant que l'urbaniste ne sera pas entièrement libre de rendre rigoureusement dépendants de son plan les constructeurs de toute espèce qui n'envisagent que leur œuvre en soi, l'urbanisme séchera sur place, c'est-à-dire, sur l'haussmannisation à peine améliorée. On a très mal pris conscience encore d'une toute autre base.

Cette base est dans la prédominance de l'espace non construit, par conséquent, dans le *ruralisme*, lequel doit commander l'urbanisme, non le contraire. Cependant, par l'extension et l'aménagement des villes tels qu'ils sont compris, la main-mise des villes sur les campagnes sera rendue de plus en plus forte. Extension et aménagement sont toujours étudiés, en effet, en fonction des grands axes de circulation (comme Haussmann, pour Paris), et la grande route propage l'esprit et les habitudes du collectif urbain. L'appel de l'espace non construit sur le construit ne peut jouer.



Centre essentiellement résidentiel, de vastes coulées et pelouses, transforment la forêt du Vésinet en un parc. Afin de tenir compte du caractère du site pittoresque plus ou moins accusé et de l'évolution de la propriété, on a établi :

Des zones d'habitations individuelles aux abords et environs des coulées, pelouses, lacs et rivières ; dans les parties pittoresques où le morcellement et la construction peuvent être utilement réglementés et dans les parties sans caractère pittoresque ou dans lesquelles le morcellement est très accentué.

Une zone d'habitations collectives, comportant le village du Vésinet et les parties du parc du Vésinet réservées au commerce.

Des servitudes très précises réglementent les différents morcellements. Les clôtures des lots bordant les coulées et pelouses ne pourront être que de haies, grilles ou treillages.

Des zones non aedificandi sont édictées en façade sur les coulées, pelouses, tapis-vert, lacs et rivières, reculant les constructions à 10 m. de distance des clôtures.

De cet appel pourtant, de la manière dont on l'entendra, doit dépendre l'avenir ou la faillite de l'urbanisme. Pourquoi jusqu'à présent sa faillite dans la capitale et les grandes villes est-elle manifeste ? C'est qu'à la première erreur de sacrifier la résidence à la circulation générale, de ne pas isoler l'une de l'autre, le quartier est aménagé, non pas en proportion des espaces libres restants ou à créer, mais en vue de favoriser sans arrêt — à leur dépens — la spéculation foncière, de tirer du terrain un maximum d'impôts. Le nouveau décret sur les hauteurs et saillies, déposé au Conseil Municipal, est un monstre qui va aggraver considérablement les méfaits de celui de 1902, tels qu'ils s'étalent sous nos yeux, et en laissant de côté toute la question des perspectives monumentales, uniquement par rapport à une aération élémentaire.

Si l'on était parti depuis un siècle du ruralisme, autrement dit du maintien, proportionnel à la nature du quartier, de mille bouts de campagne, que tant de jardins de plaisance ou maraîchers conservaient derrière les murs, nous n'en serions pas à l'étouffement par blocs de plus en plus compacts. Il en sera peu à peu de même, proportionnellement, de tous les centres d'agglomérations rurales, au cas où on leur appliquerait les mêmes méthodes, du seul fait de vouloir les « aménager ». Et quels que soient certains bons articles dans le programme d'aménagement de la Région parisienne, l'équilibre entre la *nature libre* et la *nature cultivée*, lequel constitue l'élément principal de préservation, est loin d'avoir été compris comme il doit l'être, dans le sens exclusif des espaces plantés à conserver. Il faut *ruraliser* la ville et ne pas *urbaniser* la campagne.

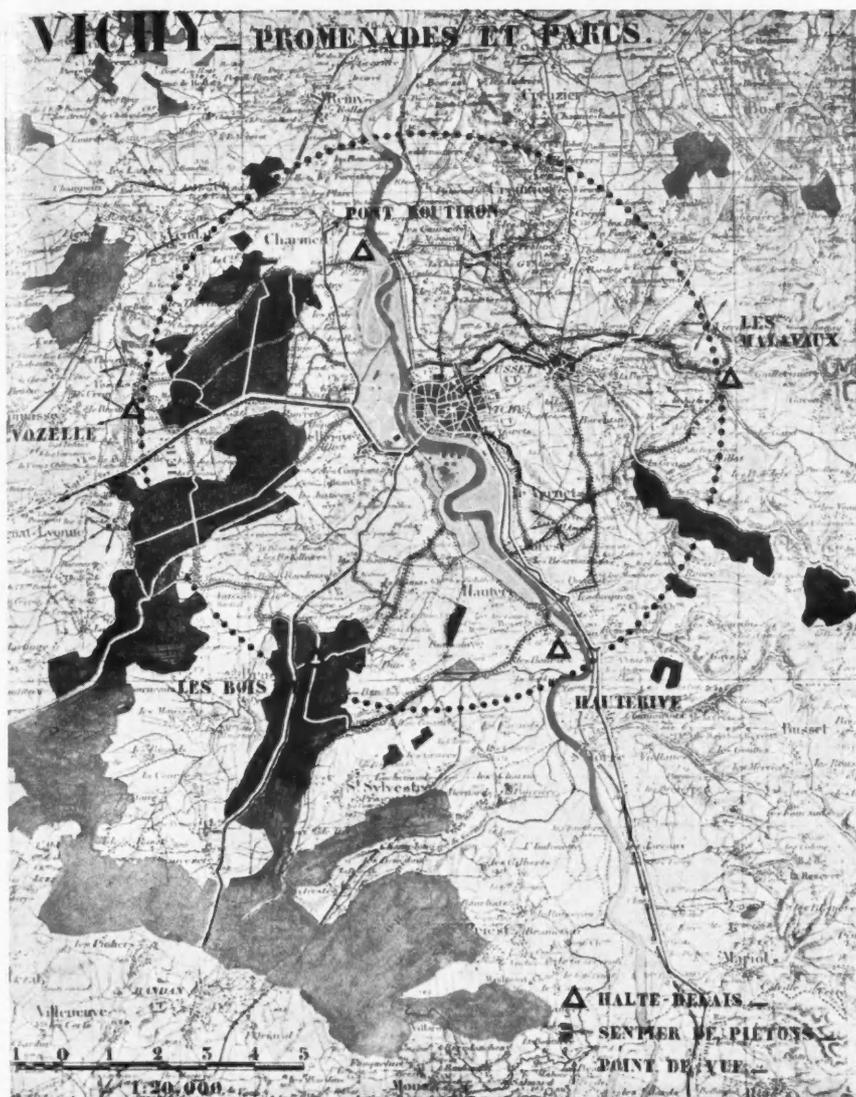
Un facteur particulier de construction à renverser pour que cette urbanisation criminelle ne se produise pas, est l'édification dans un pays rural de l'immeuble à grande hauteur tel que dans la ville. Ou il périçlite à cause de son anomalie lorsque se maintient la force ambiante de l'existence campagnarde, ou il suscite bientôt chez ses habitants le goût de la vie urbaine, car il forme vite un noyau urbain.

Il apparaît ainsi de plus en plus que le site esthétique pour lui-même doit demeurer maître de la situation. Contrairement à l'idée courante, l'esthétique prime presque toujours l'économique, parce que le beau est lié à une utilité permanente que l'économique ne possède presque jamais. Depuis trente-huit ans que la *Société pour la Protection des Paysages* existe, je ne me rappelle pas un cas où l'exploitation du site contre lui-même n'ait fini par être une mauvaise affaire.

J'écrivais dans mon rapport, au Congrès de Londres de 1935 : « Le beau est à la base de la vie, parce qu'il a pour assise l'ordre — l'ordre qui est harmonie entre le sujet et l'objet. Dans l'aménagement rural, cette assise de l'ordre repose pour le sujet comme pour l'objet sur une proportion soigneusement conservée ou établie entre le naturel et le travaillé. Il faut un ordre pratique pour soutenir le beau ; mais l'ordre pratique, reconnu par le technicien exclusif, n'est que *schématique*, c'est un ordre mort, un squelette. Le sens du beau, seul, le revêt de chair et l'anime, il fait l'ordre vivant et *plastique*. L'urbaniste, qui devrait le rechercher plus que personne, se contente trop souvent du schématisme. »

Comme le manifestait la Municipalité de Buenos-Aires en créant un timbre « symbole » : « De l'air, du soleil, de la végétation » ; telle est la trilogie des éléments naturels et essentiels pour la vie humaine qui se représentent avec le bleu, l'astre roi et le vert (1). Quand l'édification compacte prend trop d'extension, il se produit un état de déséquilibre qui affecte profondément la régularité de nos fonctions biologiques. Il faut s'assurer la formation et la conservation de l'espace où doit dominer la nature ». Et avec la nature, la beauté — « Savoir où ne pas construire... », tout est là.

(1) Cf. Couverture du numéro.



PROJET DE PROMENADE ET PARCS ATOUR DE VICHY. PAR GASTON BARDET

(Le cercle de 6 kms. de rayon n'indique que la partie centrale du Plan Régional)

Une fois la capricieuse rivière contenue, il est opportun, sur la rive droite, de prolonger les parcs existants, tant vers l'aval que vers l'amont.

Au Sud du Parc des Bourins, il faut étudier le dédoublement du profil en travers du sentier qui, du Club nautique, se dirige vers les îles.

Sur la rive gauche, l'établissement d'un ruban continu reliant toutes les taches vertes actuelles est nécessaire. Sur cette rive, un véritable zoning naturel s'est produit : entre le pont et la passerelle, il s'est constitué un immense terrain de jeux et sports pour la clientèle de luxe, alors que la même rive, dans sa partie méridionale, est envahie par des bains populaires.

Au Nord, tout le long du chemin du Golf, on doit organiser des banquettes pour les pêcheurs, une promenade commode pour les promeneurs. La zone de l'Hippodrome au Pont Boutiron est propice à l'établissement d'un vaste parc avec serres.

Au Sud, en face du Parc des Bourins, la rive convexe doit être immédiatement préservée du pullulement des cabanes et des établissements qui déshonorent le paysage. En arrière, dans une zone à boisier, pourront éventuellement s'établir des jeux, des cures héliothermiques, soigneusement isolées.

Pour les forêts, toute une politique est à reprendre. Il est nécessaire de regrouper les forêts morcelées, de remplacer les taillis par des futaies à longue révolution, de les aménager au point de vue du cheminement des piétons.

VICHY

Reine des Villes d'Eaux, devenant en outre un centre de santé générale, comportant 25.000 hab. et recevant plus de 180.000 baigneurs par an, pour laquelle M. Gaston Bardet a étudié tout un système de promenades pédestres, demandées par la Société des Médicales.

Le système est ponctué de haltes-relais, déterminées par l'état actuel des moyens de retour mécaniques et commandant, elles-mêmes, soit un excursion pédestre (forêt de Charneil, de Montpensier, de Randan), soit des points de vue (Puy-Vozelle, Puy-Grenier, Rilliat, Montagne-Verte, Justice, Viermeux, Côte Saint-Amand), soit enfin le défilé rocheux des Malavaux, d'un caractère exceptionnel. Les haltes-relais, situées à quelques centaines de mètres d'un transport, c'est-à-dire à l'écart des routes poudreuses, comportent laiterie, restaurant, etc... et sont toutes reliées entre elles, ce qui permet un trajet circulaire, entre deux relais, avec aller et retour à volonté.

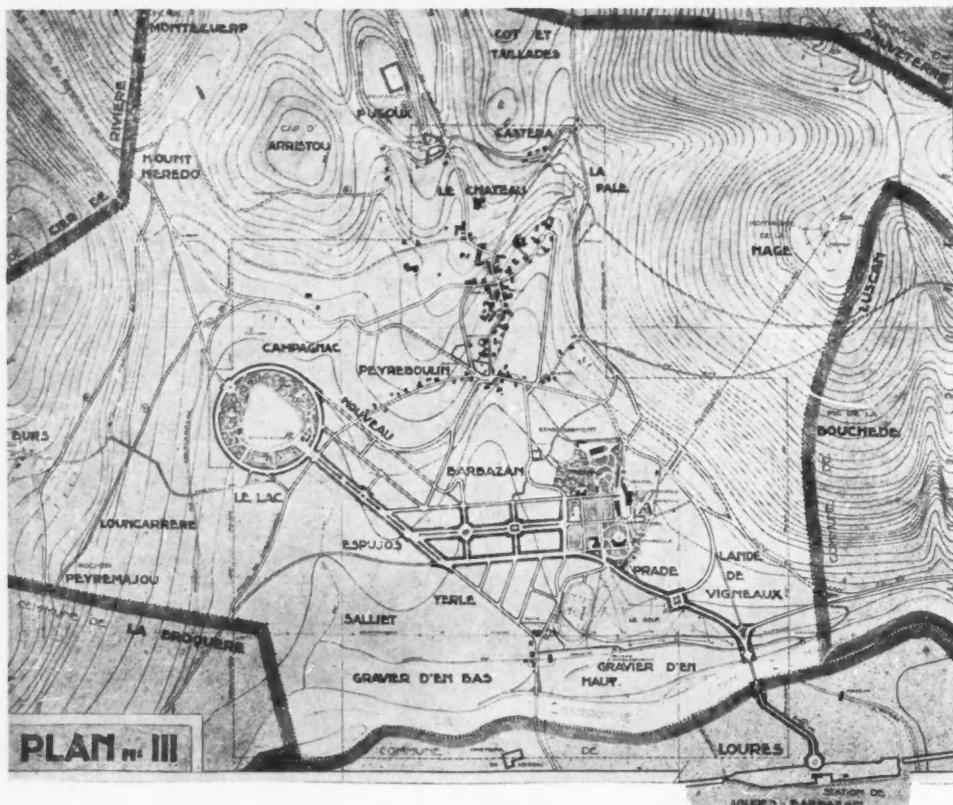
En aucun point, le système radio-concentrique de ces promenades ou sentiers ne devra être confondu avec les rubans noirs ou blanchâtres des routes, car il n'y a pas de mariage possible entre la trajectoire de l'engin mécanique et le cheminement du bipède.

Le plus souvent, ces pistes seront totalement indépendantes des routes, cependant, dans certains cas, celui de la route de Gannat, elles pourront être tracées à quelque distance de la chaussée automobile, tout en étant soigneusement séparées par une zone d'arbustes au feuillage épais.

Une vingtaine de tracés a été déterminée. Dans l'ossature de ces promenades, le diamètre principal est un tapis de verdure continu du pont Boutiron à Hauterive, car l'Allier est la dominante de la composition et la beauté de ses rives, une des richesses de la ville de Vichy.



PLAN DE VICHY. DRESSÉ SUR LES INDICATIONS DE NAPOLEON III EN 1865. Plan-type remarquable de l'époque



BARBAZAN LES THERMES

Eaux contre la constipation.

400 habitants. Agglomération distendue, moins de 5 hectares.

Actuellement les estivants sont 2 ou 300, habitent à Loures (Hautes-Pyrénées), commune limitrophe, de l'autre côté de la Garonne et du chemin de fer et font 800 m. pour rejoindre l'établissement.

Prévu : deux ponts interdépartementaux, l'un pour route de raccord de la Route Nationale de Toulouse à Luchon et de l'Etablissement. L'autre pour sortir de la Gare de Loures, vers le territoire de l'Etablissement.

Le village ancien est abandonné, un Nouveau-Barbazan est créé entre l'établissement et un lac poissonneux, centre de promenades.

La rive droite de la Garonne est inondable avec 3 m. 50 sur 300 m. de largeur.

Prévu : circulation en corniche.

PLAN D'AMENAGEMENT, approuvé en 1935. A. DERVAUX, Urbaniste

SAINT-BERTRAND DE COMMINGES

Inscrite sur la liste des Communes soumises à la loi du 2 Mai 1930 (pittoresque, etc.).

200 habitants.

L'été, quelques villas et de nombreux passants qui ne séjournent pas.

Surface d'agglomération très réduite.

Extension prévue : quelques hectares.

Située à 3 kms. de la Route Nationale de Toulouse et à 3 kms. de la halte du chemin de fer.

Altitude : 450 m. et 1.100 m. hors d'agglomération.

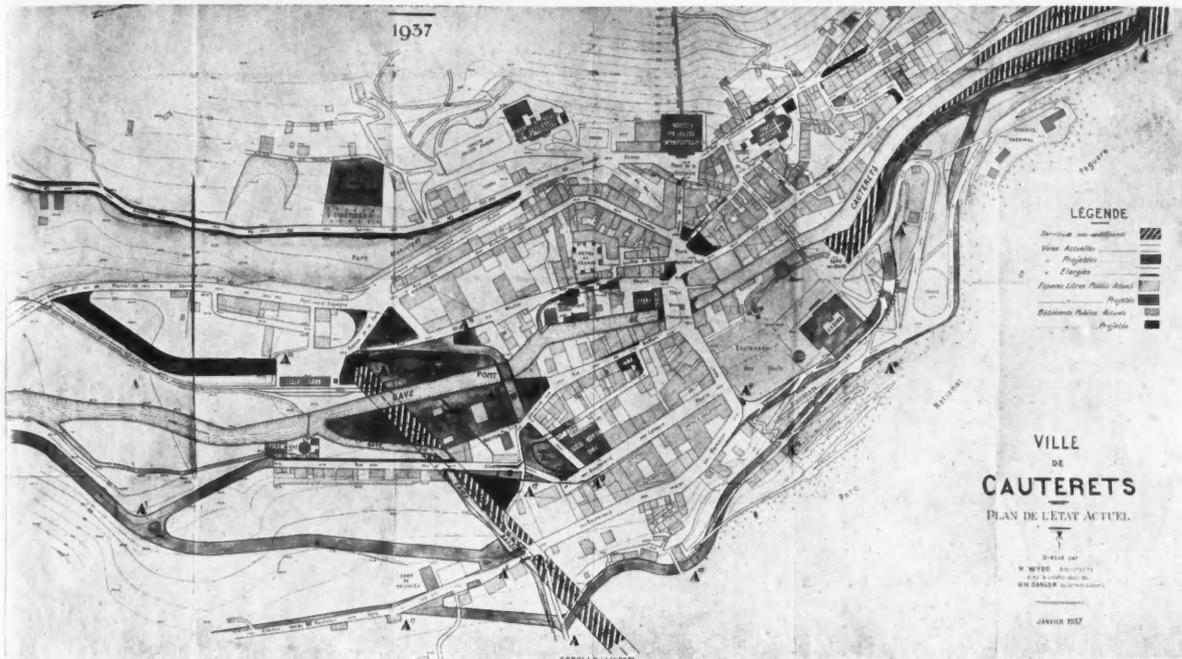
Méthode d'aménagement : Conserver et présenter le site admirable et historique où se trouvait Lugdunum-Conveniorum (150.000 habitants) au III^e siècle.

Oppidum abrupt dominé par la cathédrale du XIV^e siècle.

En-dessous nombreuses fouilles byzantines.

Prévu un téléférique pour élargir la vue. Idem une voie circulaire autour de l'oppidum, facilitant l'accès et éloignant les villas.





PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR WYBO ET DANGER FR. (1937)

CAUTERETS

Station thermale, touristique et climatique pyrénéenne, au fond de la vallée du Gave de Cauterets, orientée Nord-Sud. Le Gave traverse l'agglomération dont l'altitude moyenne est de 934 m., les sommets environnants atteignant 2.400 et 2.700 mètres. Le climat, du fait de la position de la ville, est relativement doux et tempéré, atteignant de 15 à 25° en été et — 5° en moyenne en hiver. Les vents dominants sont les vents chauds du Sud et les vents pluvieux du Nord-Ouest.

La fonction principale de Cauterets est d'être, avant tout, une station climatique et thermale, de tourisme, de villégiature et de sports d'hiver, l'industrie locale consiste uniquement en quelques ateliers de petite menuiserie et de bois travaillé.

La population en diminution constante depuis 1900, est de 1.300 hab. et un total annuel de 20.000 touristes fréquentent la station.

Actuellement, il n'existe qu'une seule route d'accès sur la gauche du Gave et un seul pont, de sorte que l'entrée dans la ville est plutôt compliquée pendant la saison du tourisme. Le plan d'aménagement comporte un second pont, une route extérieure d'accès par la droite et un meilleur raccordement de la partie édifiée suivant le plan de 1886 avec le reste de la ville.

Des mesures sont édictées pour la protection des sites et malgré les difficultés rencontrées, une zone non aedificandi est réservée le long du Gave.

Dans les quartiers d'habitations, les constructions ne pourront être édifiées qu'à 2 m. 50 de la voie publique et la surface construite ne pourra dépasser le tiers de la surface totale ; des règles sont également fixées pour les clôtures des terrains et des emplacements sont réservés pour les parcs publics et les terrains de sport.



PROJET D'EXTENSION, PAR EMILE CHAMBET

BARBOTAN-LES-THERMES

Ville créée pendant l'occupation romaine, située à 45 kms à l'est de Mont-de-Marsan, à 120 m. d'altitude, sur la route départementale N° 15, dans un vallon bien abrité, au milieu d'une végétation luxuriante. Les eaux viennent de puits artésiens à 35° et les traitements se font à l'eau courante.

Barbotan, unissant les ressources thermales de Royat et de Dax, est la station de choix des rhumatisants, des phlébiatiques et de toutes les maladies du système circulatoire.

Il existe deux établissements de bains, l'un de boue, de construction ancienne, l'autre de bains d'eau claire, récemment modernisé, qui se trouvent attenants aux sources, près du village ainsi qu'un vieil hôtel.

Le village de 600 hab., avec l'eau et l'électricité, s'échelonne le long de la route départementale N° 15 en direction Ouest.

Le village est entouré de collines de 40 m. d'altitude. Il se développe tout naturellement vers l'Ouest sur la Départementale 15 où le vallon

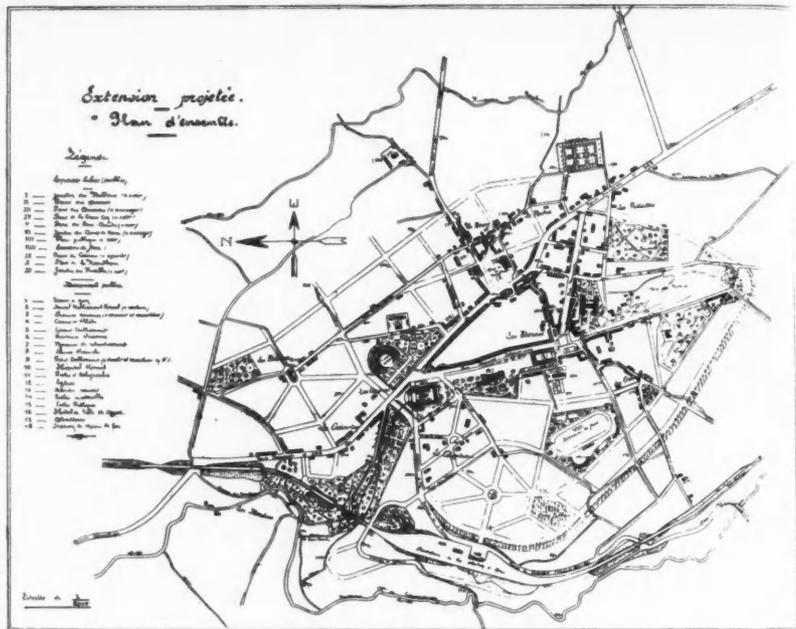
s'ouvre largement sur un plateau, jusqu'au coteau où s'élève la cité pittoresque de Cazubon. C'est donc en direction de ce plateau et en englobant le dernier éperon de colline particulièrement boisé et dégagé vers l'Ouest, que le plan d'extension a été étudié.

La départementale N° 15, impraticable à cause d'un monument classé, a été déplacée en suivant les courbes de niveau et reprendra son ancien parcours hors du village. Les artères, de 12 à 20 m. de large, suivent également les courbes de niveau afin de garder l'harmonie du paysage. Des lotissements ont été prévus, chacun de 2 à 3.000 m., comportant des maisons de 2 et 3 étages, en retrait de 10 à 12 m. de l'alignement, pour garder à la station un aspect aéré et verdoyant.

Il a été prévu le groupe de bâtiments indispensables (immeubles administratifs ou locatifs, hôtels, centre commercial, casino...) avec les grands hôtels sur la colline et un parc ménageant des points de vue étendus.

NÉRIS-LES-BAINS

PLAN D'AMENAGEMENT, Par MERCIER



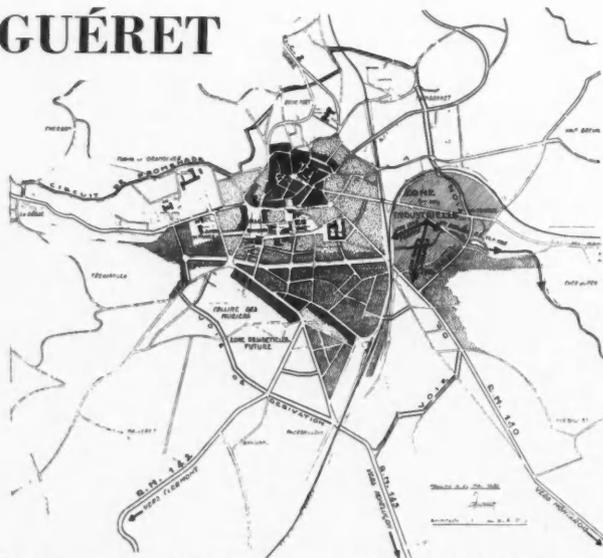
Vieille cité celtique, très florissante sous les Romains, trois fois détruite et reconstruite en perdant toute sa suprématie, Nérès sort de sa torpeur au début du XIX^e siècle et voit augmenter d'une manière continue, mais lente, le nombre de ses baigneurs. La population dépasse actuellement un millier d'habitants.

Le nombre des baigneurs augmentant (nerveux et rhumatisants), il y a lieu de procéder à la mise en valeur des sources thermales. On prévoit le déplacement de la place des Thermes en bordure de laquelle se trouve le petit Etablissement. Le Grand Etablissement sera doublé d'un établissement de première classe, dans le quartier des Bains. L'accès de la rue Villebret, étranglant cet établissement, serait reporté à l'aval, en face d'une rue à créer, près du parc des Arènes. L'artère principale, rue Boisrot-Déserviers, serait élargie au dépend du parc du Casino, qui serait agrandi au détriment des terrains en arrière.

Les espaces libres existants sont insuffisants, ce sont les parcs des Arènes et du Casino. Les espaces libres étant une des nécessités de la cure, on créera une série de parcs formant les parcs thermaux (des Arcades, de la Croix et des Eaux Chaudes), tandis que l'on réservera d'autres espaces pour la population sédentaire (jardins des Billoux, des Rivalles, terrains de jeux, etc...)

L'extension de la ville moderne est réglée par la présence de la gare d'une part, et le déplacement vers l'aval du quartier des Thermes d'autre part. Les plateaux du Colombier et de la Croix-Cog seront donc les premiers bâtis. Leur extension sera conditionnée par un boulevard de ceinture établi à la lisière du plateau.

GUÉRET



PLAN D'AMENAGEMENT Par Marcel GENERMONT

Caractéristiques du plan ancien. Les trois grandes voies, (140-142-145) traversent l'agglomération. Les rues : insuffisantes comme largeur, avec des lacunes dans les circuits de dérivation, tournants étroits à angle droit.

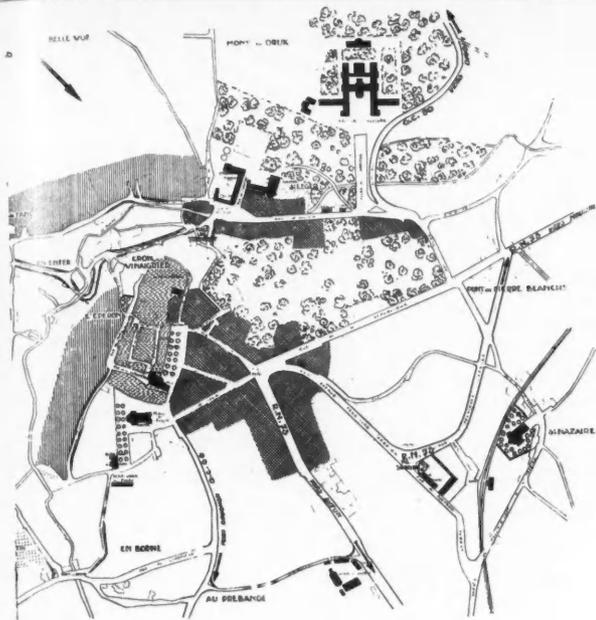
Caractéristiques du nouveau plan. Réunion des trois routes nationales par des bretelles (partie Est de la ville), permettant d'échapper les voies étroites de la vieille ville ; néanmoins, au cœur de celle-ci, prolongement d'artères existantes pour créer des percées et des raccourcis. Circuit de promenades pour les touristes (colline de Grandcher et partie Ouest).

GUÉRET, chef-lieu de la Creuse (projet de 1934) couvre 2.472 hectares, dont 116 agglomérés, et compte 7.890 habitants. En 1914, 995 immeubles ; plus de 1.200 lors de l'établissement du plan ; donc petite cité en voie d'accroissement, cité de fonctionnaires en activité et surtout de retraités. Après avoir délimité, de façon assez souple, le zoning (Qu. commerçant place Bonnyaud et dans les vieux quartiers ; qu. archéologique autour de l'Hôtel de Moneyroux) et fixé pour l'avenir (l'industrie, à part les bijoux Fix y étant pour ainsi dire inexistant) une zone industrielle en aval du ruisseau des Chers, l'urbaniste a tenu surtout à réserver, en plus des quatre lotissements en cours, une zone résidentielle, vers la Colline des Muriers ; ce qui, avec les percements d'artères nouvelles, laisse une marge bien suffisante pour les constructions neuves.

Cette question des lotissements réglée, il s'est attaché à agrémenter le séjour des habitants (voirie et hygiène) et celui des estivants et touristes (par des circuits de promenades pour piétons, amorces des grandes voies de dérivation extérieures), à proposer les percements indispensables et à supprimer les îlots insalubres, à opérer les alignements urgents et notamment les dégagements des angles des voies les plus fréquentées, à créer des espaces libres et jardins d'enfants ; et enfin à dévier la circulation des poids lourds et assurer une traversée rapide de la ville pour les automobilistes n'ayant pas à s'y arrêter.

Trois grandes artères traversent Guéret : la R. N. 140 (Figeac-Montargis), la R. N. 142 (Clermont-Poitiers), la R. N. 145 (Limoges-Moulins) ; en utilisant des parties de rues ou de boulevards, suffisants ou à élargir, et en pratiquant quelques percements opportuns, il est arrivé à créer une voie de ceinture reliant l'une à l'autre ces trois grandes voies, en dehors de l'agglomération.

Disons, pour être complet, que le projet prévoit l'aérodrome prochainement indispensable pour l'atterrissage des avions de commerce et de tourisme, puis des stations-abris pour les arrêts d'autobus (dont le réseau est très développé dans la Creuse) et qu'il impose enfin des servitudes : de reculement pour toutes les avenues neuves ; non aedificandi et non altius tollendi pour les points de vue à conserver ; d'affichage enfin pour les sites pittoresques et les Monuments classés ou inscrits.

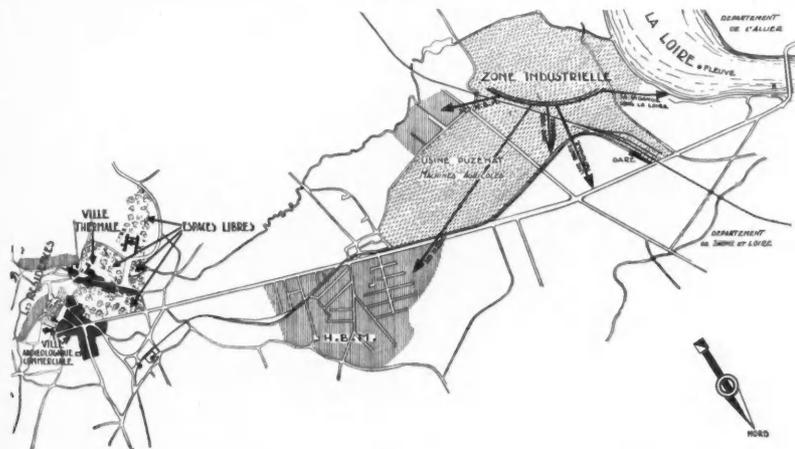


PLAN D'AMENAGEMENT Par Marcel GENERMONT

BOURBON-LANCY (dont le projet remonte à 1931) compte 4.843 habitants et s'étend sur 5.596 hectares ; en plein centre du Charolais, la ville se ressent de ces influences agricoles, même dans son industrie principale, qui est la construction des machines pour la culture (Usines Puzenat) ; c'est enfin un centre thermal, modeste évidemment avec ses 1.500 baigneurs par an, mais dont les eaux radioactives sont efficaces pour les rhumatisants et les nerveux. Située à quelques kilomètres à l'Est de la Loire, l'agglomération est traversée par la Nationale 73, de Moulins à Bâle, et est distante de 3 km. de la gare (ex-P.-L.-M.), ne disposant que d'une station économique.

Au point de vue « aménagement » : travaux ordinaires d'eau, d'égouts, de voirie, stations d'autobus (que l'auteur préconise dans tous ses plans, abris modestes, mais indispensables pour éviter aux usagers l'arrêt obligatoire au café-correspondance) ; pour l'extension, peu de choses à prévoir ; par contre, sur le chapitre « embellissement » : établissement de circuits de promenades (de 12 à 1.800 mètres) pour les hôtes thermaux, de jardins pour enfants et extension du parc. Le zoning s'établit normalement, un quartier THERMAL à St-Léger, nettement séparé du reste, COMMERCANT autour de la place de la République, ARCHEOLOGIQUE à l'entour des remparts, INDUSTRIEL et d'H. B. M. vers les usines de mécanique agricole ; RESIDENTIEL au Nord avec extension souhaitable vers la colline de Bel-Air. Depuis l'acceptation du plan, l'auteur a dirigé lui-même l'aménagement de deux « coins » fleuris, la place du Tourniquet, oasis pour les baigneurs, et le square Sarrien, lors de l'érection du buste de l'ancien Président du Conseil.

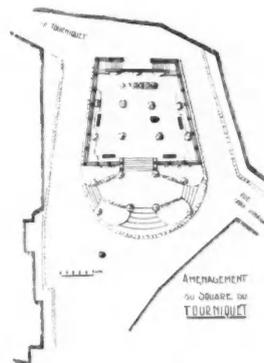
BOURBON-LANCY



PLAN D'EXTENSION

Agglomération en deux parties nettement distinctes : la ville d'été, en bas (centre thermal, casino, hôpital) ; la ville d'hiver, ou ville haute : le commerce, les vestiges d'histoire. Une zone de résidences, en extension vers le S.-E. (Coteaux) vastes espaces libres.

Groupement urbain largement étendu vers le N. et l'O. par sa zone industrielle et ses habitations ouvrières (maisons individuelles), vers la Gare et la R. N. 73 (importation et exportation) et vers le fleuve (vidange et égouts).

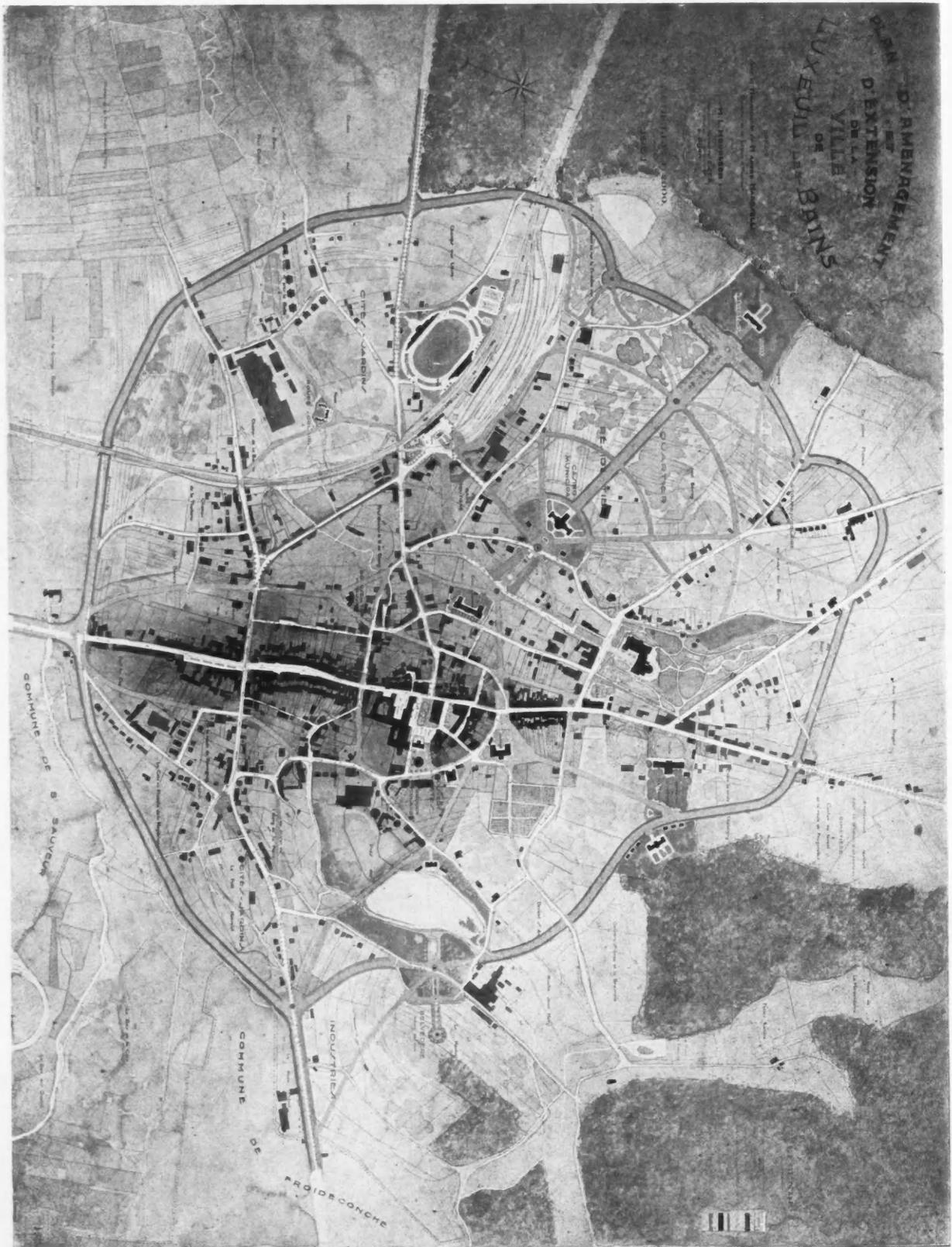


AMENAGEMENT D'UNE PETITE PLACE PLANTÉE Par MARCEL GENERMONT



PROJET DE CITE-JARDIN SUR LA COMMUNE DU MANS, A PROXIMITE DES NOUVELLES USINES Par LE BRETON

LUXEUIL-LES-BAINS



PLAN D'AMENAGEMENT, (approuvé en 1936), PAR M. MOURGEON



LUXEUIL-LES-BAINS

A Gauche : Schéma historique.
A droite : Schéma de la circulation principale.



LEGENDE

CIRCULATION ACTUELLE
DOUBLEMENTS PROPOSES
CARREFOURS DANGEREUX
DEVIATION PROPOSEE DU CHEMIN DE FER DEPART'



VUE GÉNÉRALE DE LA VILLE



L'ÉGLISE DU XIII^E SIÈCLE



LA MAISON DU CARDINAL JAUFRAY

Vieille ville gauloise, Chef-lieu de canton de la Haute-Saône, à la limite de la plaine et de la montagne, Luxeuil-les-Bains est traversé par les R. N. 57 (Metz-Besançon) et 64 (Mézières à Belfort), par le chemin de G. C. 106 (Port sur Saône à Rupt sur Moselle). De plus, la ville est à proximité des grandes lignes ferrées (Paris-Bâle et Paris-Epinal), de lignes d'intérêt local ; enfin, le canal du Rhin à la Saône empruntera, aux abords de la ville, la vallée de la Lanterne.

Le territoire communal comprend 2.174 Ha, dont 1.566 de forêt ; le terrain est légèrement accidenté avec une altitude atteignant 300 m. Luxeuil est protégé des rigueurs du climat vosgien, grâce aux importantes forêts situées au Nord. Les vents dominants sont ceux du Sud-Ouest - Ouest, surtout en hiver. La ville est traversée de l'Est à l'Ouest par un ruisseau de la Fontaine-Leclerc, le canal du « Morbief » et le bief de l'usine Eusbischoff.

La population est de 5.300 hab. Relativement à ce chiffre, Luxeuil est le centre le plus commerçant de la Haute-Saône ; le commerce de détail se tient sur l'artère principale, longue d'1 km. L'industrie métallurgique et l'industrie textile y sont prospères, en dehors de la dentelle, des distilleries et d'industries diverses.

Le sol de la commune convient parfaitement à la culture, la production locale se montre cependant insuffisante, surtout au moment de la saison thermale. La situation de la ville, au centre d'une région agricole peuplée, fertile et bien desservie, en a fait un centre de foires et de marchés d'un certain renom.

La ville s'étend sur une longueur de 2 kms, avec une largeur moyenne qui n'est pas supérieure à 100 m. Du noyau central (la ville au moyen âge), l'extension a utilisé l'artère principale. Il n'y a pas de voies concentriques et les principaux points (Gare, Etablissement Thermal, Centre Civique, Eglise) ne sont pas reliés entre eux d'une manière adéquate. A part le parc de l'établissement, il n'y a ni mails, ni boulevard. La superficie des îlots est souvent démesurée, et a conduit à des fonds de cours, sans valeur, presque inutilisables.

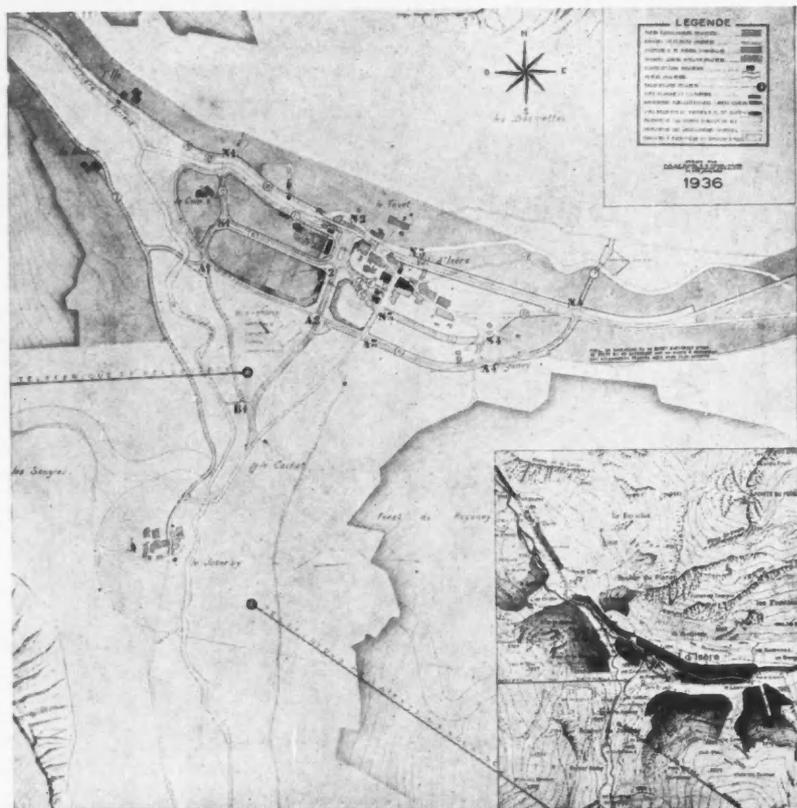
Au point de vue de la circulation, l'aménagement suivant l'axe Nord-Sud comprend l'amélioration de la voie principale, qui est le grand axe d'un tracé elliptique, formé par deux voies de doublement (l'une partant de l'angle Sud-Ouest du Champ de Foire pour se terminer Place du Collège, l'autre, par une voie à créer entre la rue de la Madeleine et la rue Pasteur d'une part et les rues des Vosges et de l'Étang de la Poche d'autre part, pour se terminer place du Collège également).

D'autres voies concentriques, également elliptiques, suivront le grand axe orienté Est-Ouest, perpendiculaire au précédent. L'axe Gare-Etablissement Thermal sera aménagé en évitant la ligne droite à cause de la convexité du terrain. Une autre voie joindra la Gare au Collège, un boulevard de ceinture servira de voie d'évitement et de lieu de promenade, tandis que de la place du Collège, une voie conduira à l'Étang de la Poche, aménagé pour le bain et le canotage.

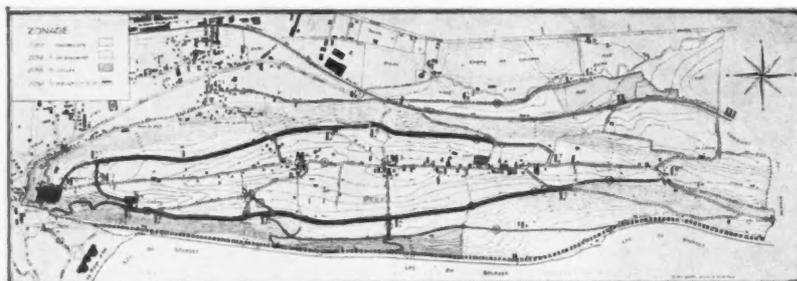
Le quartier de résidence, par excellence, se trouvera au Nord-Ouest de la ville, entre la gare et l'établissement thermal, et sera desservi par des voies rayonnantes et concentriques.

Le chemin de fer départemental passant dans la rue des Vosges, avec trois carrefours dangereux, sera dévié du croisement du Morbief où il longera la voie de l'Est pour rejoindre le boulevard périphérique.

La mairie sera aménagée ; le marché actuel sur les places St-Martin et St-Pierre sera déplacé, gênant trop la circulation ; les écoles sont judicieusement placées ; le cimetière, trop près de l'agglomération, sera reporté et un emplacement pour les sports sera réservé sur la route de Breuche, à proximité de la gare. De vastes parcs seraient inutiles, en raison de la proximité des forêts et de l'importance des parcs particuliers et de celui de l'établissement thermal.



PLAN D'AMENAGEMENT, PAR A. F. DUVAL ET G. MEYER HEINE



PLAN D'AMENAGEMENT, PAR A. F. DUVAL ET G. MEYER HEINE



III-64 PLAN D'AMENAGEMENT, PAR A. F. DUVAL ET G. MEYER HEINE

VAL D'ISÈRE

Station de sports d'hiver, à 1.850 mètres d'altitude, en Savoie, à 32 kms au Sud-Est de Bourg-Saint-Maurice, 136 kms à l'Est de Chambéry et 59 kms de Moutiers.

C'est un ancien village aménagé en station de haute vallée. Une voie de service dessert l'épaisseur de la zone résidentielle et forme circuit avec la route nationale, elle-même déviée, afin d'éviter le vieux village. Au centre, les services généraux : stationnement, auto-gare, P. T. T., Syndicat d'Initiative, poste de secours, bureau des guides et moniteurs, etc...

TRESSERVE

Petite station estivale occupant la colline pittoresque qui sépare Aix-les-Bains du Lac du Bourget. Les réglemens tâchent d'en préserver le site, et particulièrement, les pentes dominant le Lac, ainsi que la stèle dite « de Lamartine » où la légende veut que le poète vint méditer. Une voie périphérique tracée au changement de pente et destinée à la promenade, limite la zone résidentielle.

BRIANÇON

La ville ancienne, enclose entre ses remparts et entourée de forts, domine à 1.320 mètres le quartier moderne et industriel de Ste-Catherine, qui s'est développé à proximité de la gare, à 1.200 mètres.

Les voies projetées assurent de meilleures liaisons entre la ville haute et la ville basse et desservent les quartiers résidentiels qui les séparent.

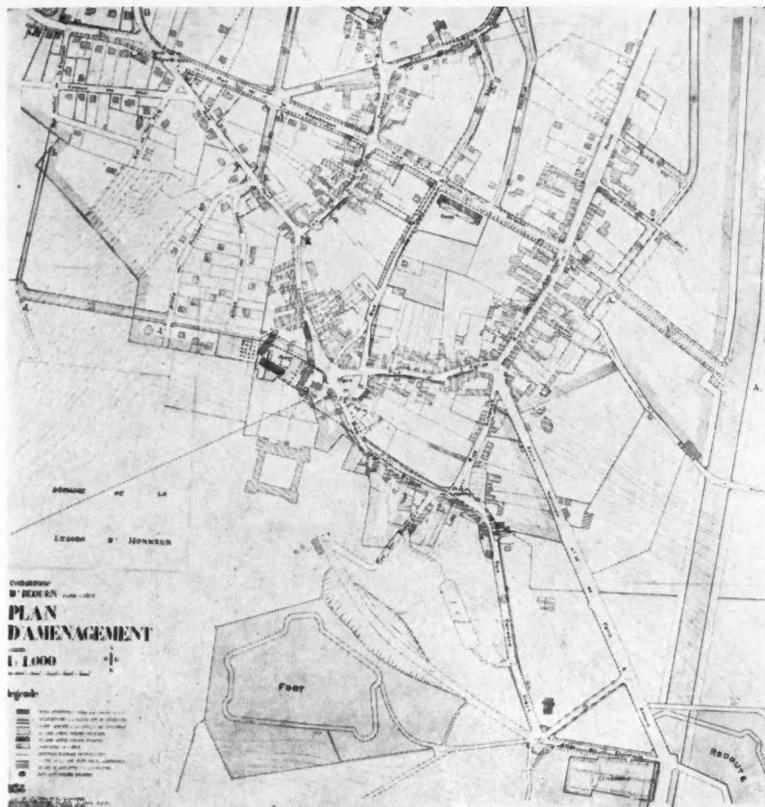
Des zones spéciales réservées aux sanatoriums et maisons de cure ont été délimitées sur les pentes abritées au Nord de l'agglomération.

ECOUCEN

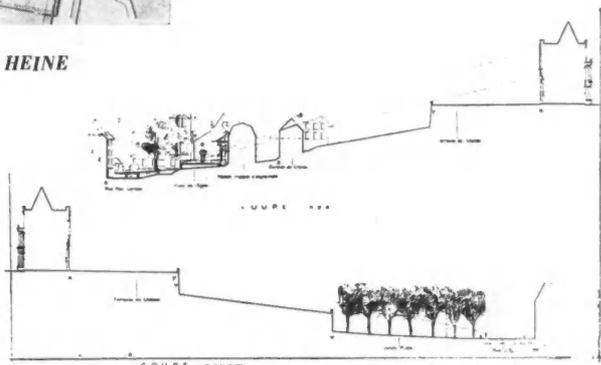
Commune de 3.000 habitants, dont le village ancien que l'on peut apercevoir au pied du Château des Montmorency, depuis le Premier Empire, maison d'éducation des pensionnaires de la Légion d'Honneur, est encore tel que le montre le plan des Intendants, à la fin du XVIII^e siècle.

Des lotissements datant presque tous de l'après-guerre se sont éparpillés près de la gare et sous les terrasses du Château, sans égard pour les perspectives anciennes.

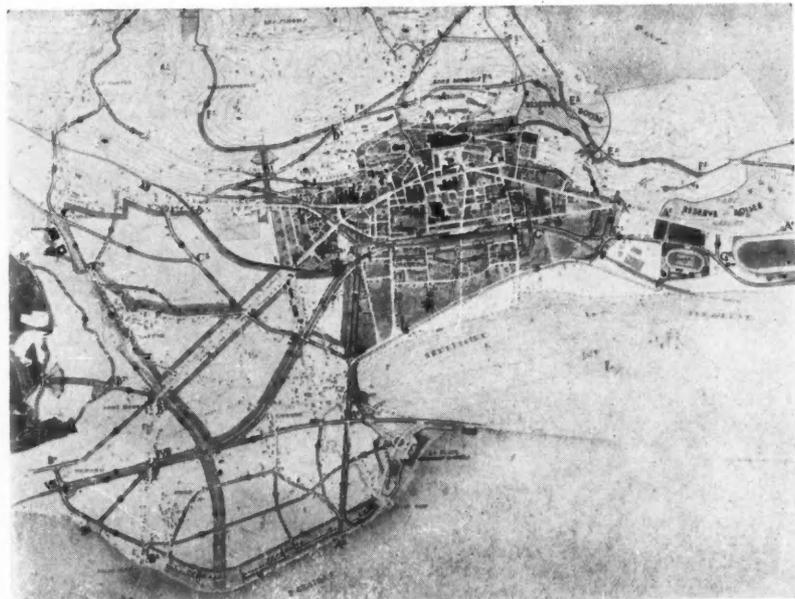
Le projet s'est efforcé de dégager le Château actuellement invisible et d'en protéger le site. Des tracés nouveaux intègrent les lotissements entre le village ancien et la gare à travers le bois d'Écouen.



PLAN D'AMENAGEMENT, PAR AF. DUVAL ET G. MEYER HEINE



PROTECTION ET DEGAGEMENT DU CHATEAU



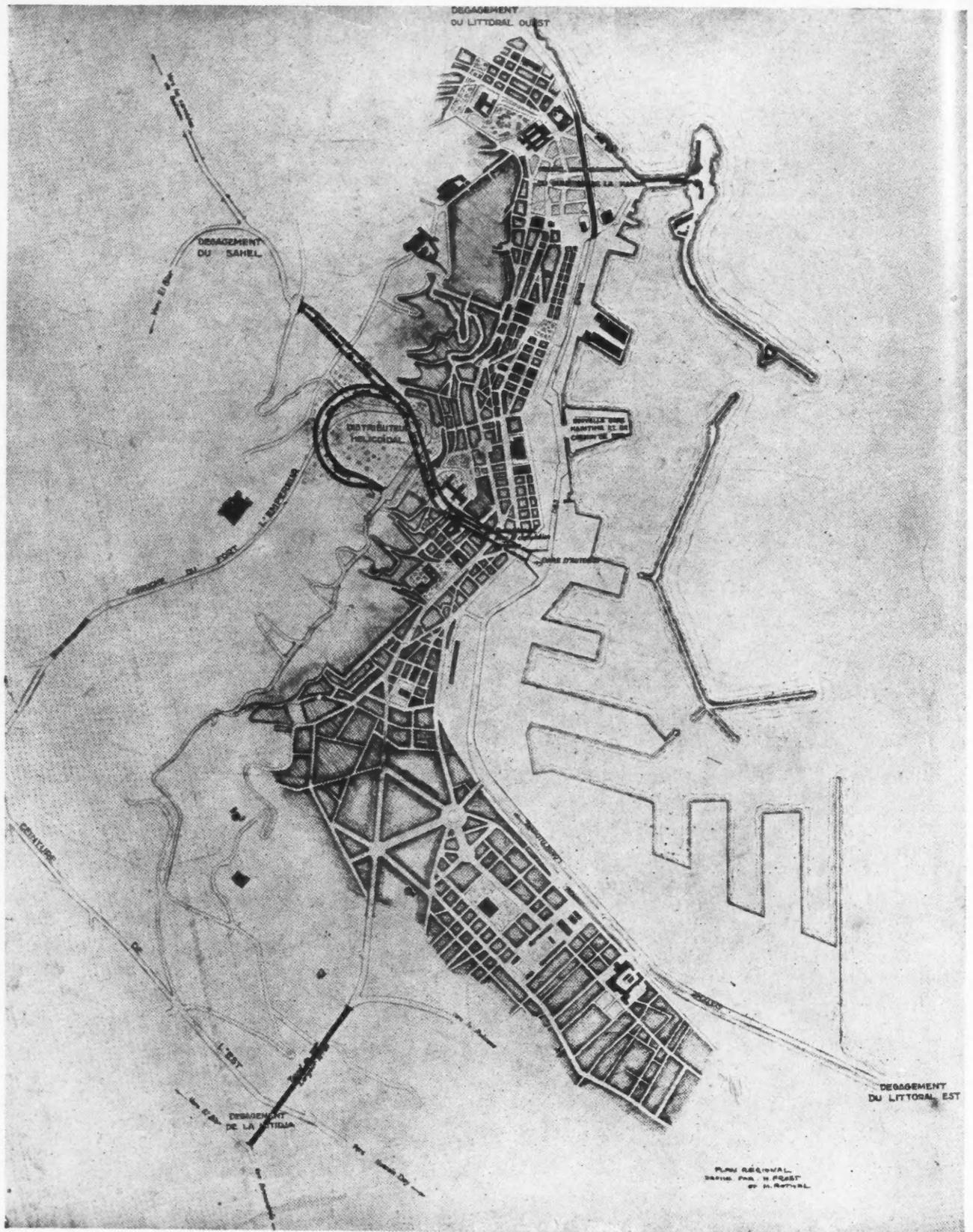
PLAN D'AMENAGEMENT, PAR AF. DUVAL ET G. MEYER HEINE

AIX-LES-BAINS

La Station Thermale, dans un des plus beaux sites des préalpes de Savoie, est depuis l'époque romaine agglomérée autour des sources et des établissements de cure.

Dominée dans trois directions par des collines, elle est réunie au Lac du Bourget par une plaine d'alluvions que coupent malencontreusement deux voies ferrées.

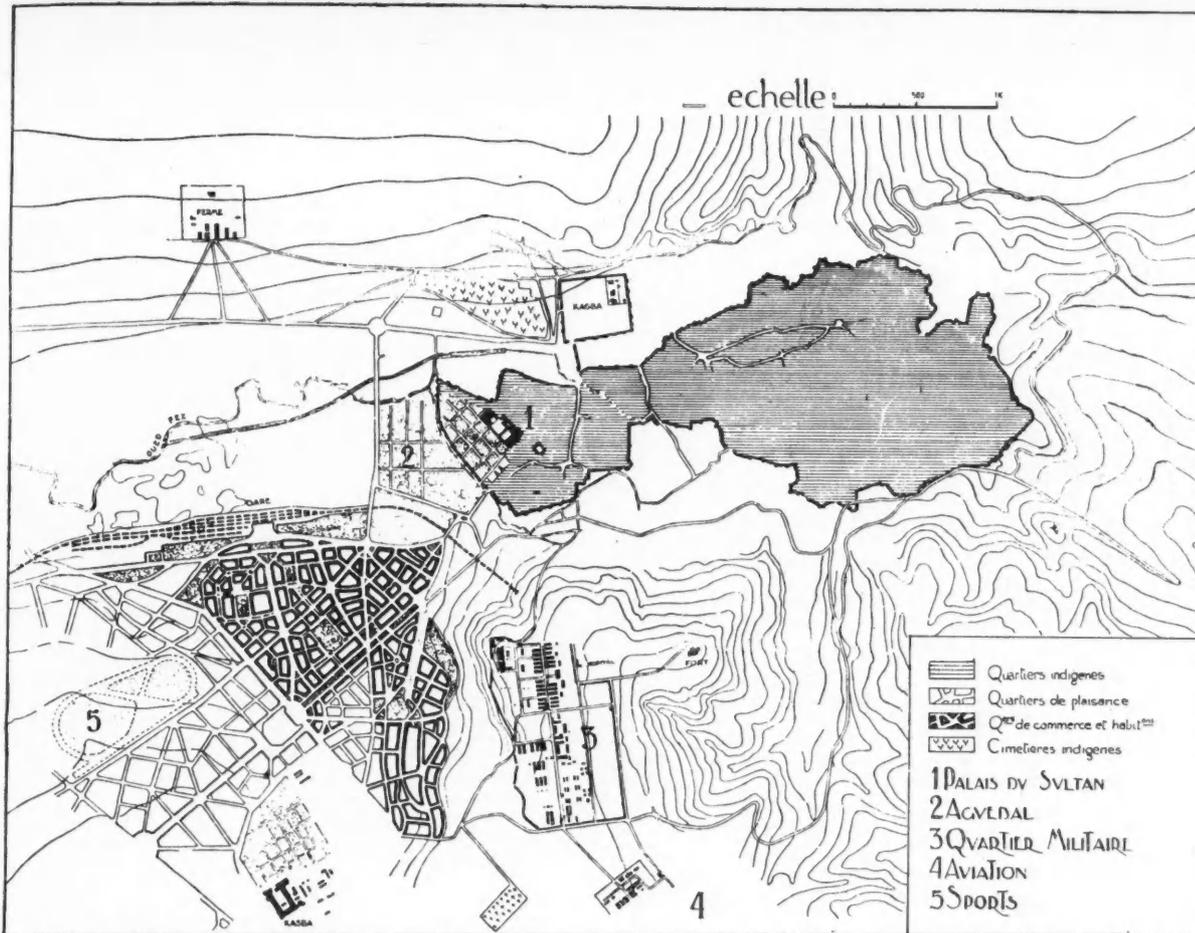
Les tracés nouveaux tendent à favoriser l'extension vers les hauteurs environnantes et surtout vers le Lac et ses plages qui constituent un incomparable centre d'attraction pour la vie moderne et sportive.



ALGER

PLAN D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL
PAR H. PROST ET M. ROTIVAL

*Liaisons de la ville basse aux collines du Sahel et de la Mididja et au Littoral Ouest par des tunnels.
Remarquer, au centre, la voie souterraine à rampe télécoïdale qui se compose de deux tubes à sens unique de 6 m. de large sur 1 km. 906 de long.*



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE FEZ

HENRI PROST, URBANISTE

L'URBANISME EN AFRIQUE DU NORD

En 1913, J. C. N. Forestier, ancien polytechnicien, conservateur du Bois de Boulogne, esprit très ouvert et supérieurement intelligent, fut invité par M. Tirard à venir au Maroc, pour donner quelques conseils. Ce rapide voyage devait se terminer par un rapport curieux, rempli de suggestions pour les jardins mais insuffisamment précis pour servir de base à l'aménagement de futures villes.

Dès son retour à Paris, conscient de l'énormité de la tâche à entreprendre, J. C. N. Forestier vint trouver M. Prost et l'envoya d'urgence au Général Lyautey.

Prost fut prisonnier du Maroc pendant dix ans et il devait réaliser un travail immense, un des plus importants ensembles de villes réalisés à notre époque. Et là il ne s'agit pas de vastes projets simplement amorcés. L'homme et la nature associés, débordants de vie, ont eu vite fait de transposer en volume les plans de l'Urbaniste. Les maisons comme les arbres ont poussé drus et, vingt ans après, on ne peut, sans un légitime sentiment d'orgueil national, parcourir les villes de Casablanca ou de Rabat par exemple, aux allures de Capitales et qui se classent, dès maintenant, parmi les plus belles du monde. Comment pareil miracle a-t-il pu se réaliser alors qu'en temps ordinaire, tout se ligue contre le bien pour le triomphe du mal, que la compétence est bafouée et l'incompétence mise au pavois ?

Alors qu'en d'autres lieux il faut déployer un effort 100 pour obtenir un résultat 1, que tous les bureaux et commissions coalisés veulent justifier leur utilité en démontrant que celui qui ose, qui crée, est digne du gibet, là-bas, il y avait le minimum de paperasserie et

le maximum de décisions rapides. Là-bas les ingénieurs avouaient qu'ils n'étaient pas omniscients et que les architectes représentaient une valeur complémentaire et indispensable à leur technicité. Comme le chef, le grand Patron « piquait des colères folles » dès qu'il découvrait une laideur, on savait que faire de l'architecture et de l'urbanisme était un amusement fort dangereux et on laissait ce soin aux architectes. Et ceux qui faisaient preuve de talent étaient comblés de travaux et ceux qui faisaient preuve d'ignorance étaient mis à l'écart. Parfois, il y eut quelques petites erreurs dans les faveurs et les défaveurs, mais dans l'ensemble, il faut reconnaître l'excellence de la méthode sur le plan de l'intérêt général.

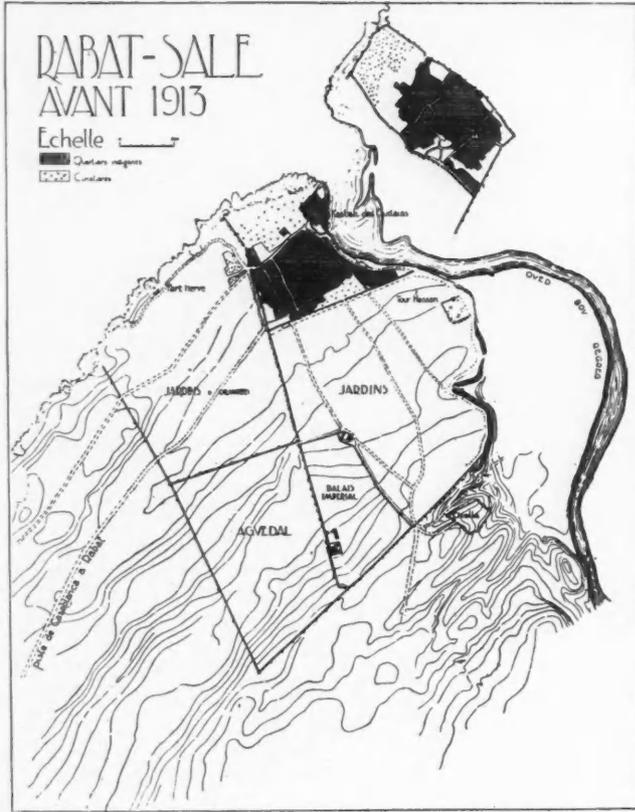
Cette expérience de dix années, non seulement fut profitable au Maroc, mais elle eut de profondes répercussions dans toute la France d'Outre-Mer. Le « succès Lyautey » impressionna beaucoup les autres gouverneurs ou résidents généraux. Une émulation s'est amorcée depuis 1925 et le bénéfice moral ou matériel s'avère dès maintenant considérable. L'Algérie et la Tunisie où s'étaient commises tant de fautes, tant de stupides destructions, tant de fausses manœuvres, faute de vues d'ensemble, ont, depuis quinze ans, fait d'énormes efforts en matière d'Urbanisme et d'Architecture.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur les photographies jointes, pour sentir, après toutes les négligences du passé, une éclosion de talents qui fait le plus grand honneur à cet Empire dont nous devons être si fiers.

Albert LAPRADE.

III-67

RABAT

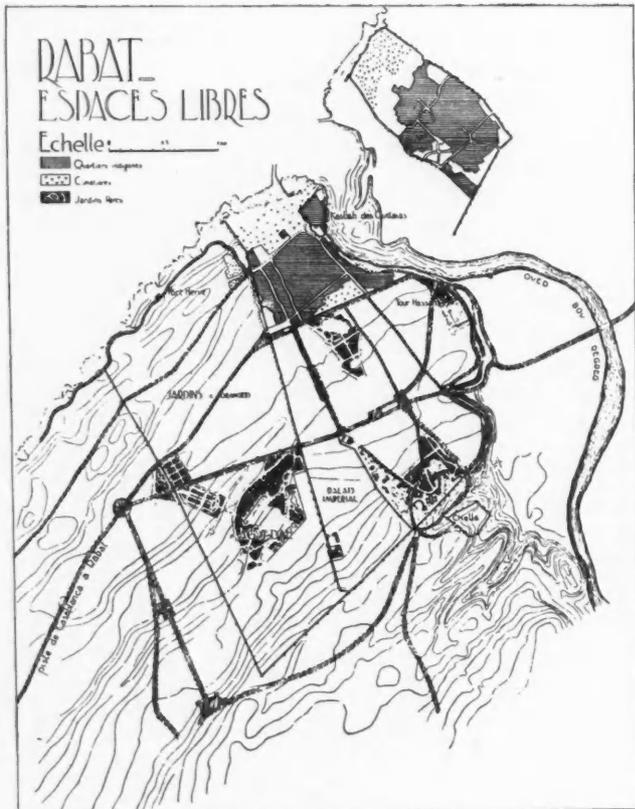


RABAT AVANT 1913



PLAN D'AMÉNAGEMENT, PAR HENRI PROST

RABAT



III-68 SYSTÈME DES ESPACES LIBRES



SCHÉMA DES CIRCULATIONS

RABAT

Située à l'embouchure du Bou Regreg, vieille ville indigène entourée de remparts formant un quadrilatère dont le front regarde l'océan et l'autre la rivière. La ville européenne est le siège de la résidence générale du Maroc, dans laquelle il importait d'effectuer un groupement clair des Services administratifs, civils et militaires centraux du Protectorat, tout en obtenant une liaison courte, facile et assurée entre ces services et en conservant des possibilités d'extension pour chacun de ceux-ci. Rabat comporte environ 20.000 européens et 30.000 indigènes.

La ville est vertébrée par une voie unique allant de la porte principale de la ville indigène à la porte de la Résidence générale avec au milieu, en sous-sol, la gare centrale des voyageurs. Prolongée hors de l'agglomération, cette voie aboutit à l'aérodrome.

Le quartier administratif, le Palais impérial et le port constituent les trois éléments fondamentaux de la nouvelle agglomération. Le palais, composé du palais et d'immenses espaces entourés de hauts murs, est enfoncé dans l'agglomération européenne, où il gêne considérablement la liaison, aucune voie publique ne pouvant le traverser.

Le quartier administratif, situé sur l'axe Nord-Sud, entre la gare et la Résidence, se trouve à proximité immédiate du Palais.

Le port a peu d'influence sur le tracé de la ville, car situé entre deux ports importants (Casablanca et Kénitra) il ne semble avoir qu'un avenir restreint. Le quartier commercial, également situé sur l'axe Nord-Sud, se trouve entre la gare et le marché. Il comporte la poste, les banques et le commerce.

Vers l'Ouest, à l'Aguedal, se trouve une zone de résidence de villas, un peu excentrique, tandis que deux autres zones se sont établies au quartier de l'Océan et en bordure de la rivière.

L'ossature de la circulation est constituée par deux mouvements, perpendiculaires l'un à l'autre : le premier, de direction Est-Ouest, sur le tracé de la grande route nationale Agadir, Casablanca, Tunis, qui se bifurque en deux artères à l'entrée Ouest de la ville nouvelle (l'une longeant la ville indigène, l'autre passant au centre géométrique de l'agglomération européenne). Le second courant, Nord-Sud, emprunte d'anciennes pistes et correspond aux entrées principales de la ville indigène ; l'une de ces anciennes pistes est devenue l'axe principal sur lequel est groupée l'activité administrative et commerciale. La voie ferrée Tunis-Marrakech traverse la ville d'Est en Ouest. On s'efforce de conserver à l'état de jardins les grands espaces.



RABAT. L'avenue Dar et Maghzen. Le Palais de Justice, en 1931



RABAT.

La Trésorerie Générale



CASABLANCA. LE CARREFOUR MERS SULTAN

EN 1913



EN 1931

CASABLANCA

A la fin du XIX^e s. l'un des ports marocains ouverts aux européens, la ville contenait 20 à 30.000 indigènes et quelques centaines d'européens, Casablanca est situé au bord de l'Atlantique sur un vaste plateau bas qui s'élève vers le Sud-Est avec une pente de 1/100 environ ; le climat est très tempéré.

La ville compte actuellement 50.000 européens et 110.000 indigènes.

Grand port, centre industriel et de commerce, Casablanca est un des phénomènes les plus expressifs du nouveau Maroc. Le port, placé en bordure de la ville indigène et d'un grand cimetière musulman désaffecté, se trouve dans le même secteur que la gare de la ligne Tanger-Marrakech, dont les voies sont tangentées à l'Est du territoire de la nouvelle ville. Une voie ferrée relie le port à la gare en desservant le quartier industriel des Roches Noires. C'est donc à l'Est de la ville indigène, entre le port et la gare, que doivent se grouper le commerce (vers la place de France) et l'industrie.

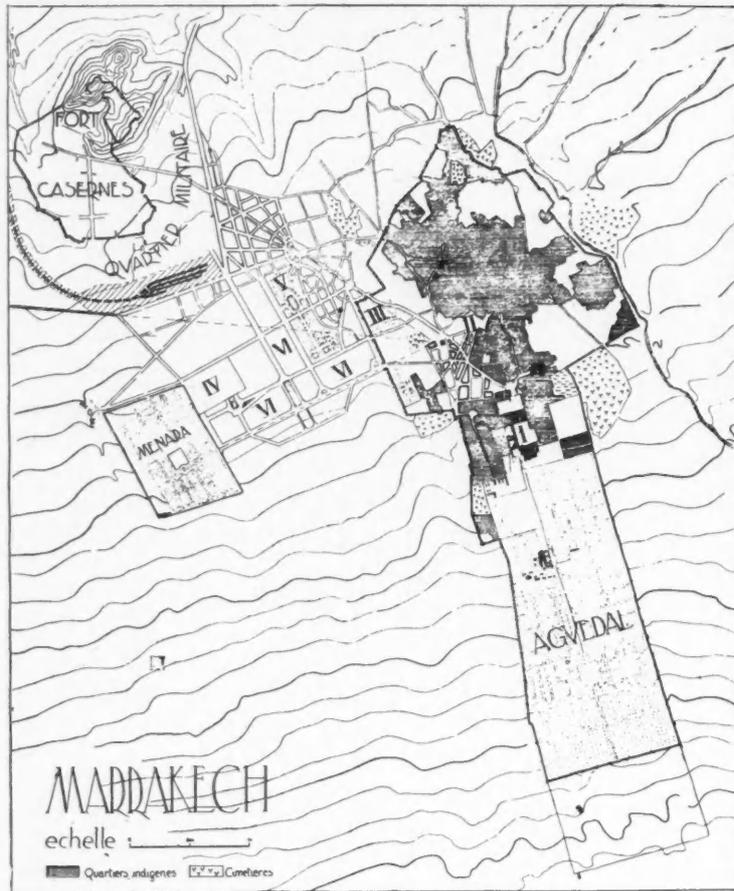
C'est à l'Ouest, en dehors de l'activité commerciale, que se trouvent les quartiers de résidence qui, grâce aux vents régnants, sont protégés des fumées et odeurs des quartiers industriels et de commerce.

C'est à l'emplacement de l'ancien camp militaire, à la place Lyautey, que se trouvent concentrés les services civils et militaires de la ville.

L'axe de circulation Nord-Sud de la ville, ancienne piste de Bou Skoura, aboutit au port, au Nord, et vers le Sud traverse les anciens camps où se trouvent maintenant la Place Lyautey et un parc. Un autre axe Est-Ouest, conduit de la Place de France à la gare. Les anciennes pistes transformées en rues complètent les radiales ; le boulevard circulaire et le boulevard de mer constituent la ceinture extérieure de la ville.

Les parcs et jardins et espaces libres sont constitués par le grand parc intérieur (30 Ha.), l'ancien cimetière indigène de Sidi Belhout devant être transformé en petit parc près de la place de France, la place Lyautey, un grand square à l'Ouest, un autre à l'Est, et quelques jardins intérieurs qui donnent un total de 50 Ha. environ.

Depuis 1923, on a procédé à l'élargissement d'un certain nombre de voies, pendant qu'on élevait les servitudes de hauteur dans la zone du port afin d'accroître la densité du centre. D'autre part, il a été institué une ordonnance architecturale comportant des portiques sur la place de France et le long du boulevard Pasteur.



MARRAKECH

Grande ville berbère du Sud, fondée au XI^e siècle, Marrakech est une ville saharienne, située près de l'Oued Tensift, au bord d'une immense plaine d'alluvions s'élevant en pente douce vers les premiers contreforts de l'Atlas, qui se dressent brusquement à une soixantaine de kilomètres au Sud.

La ville européenne se trouve à trois kilomètres au Nord de la ville indigène.

La population est d'environ 10.000 européens et 160.000 indigènes.

L'embryon de la ville a été constitué par une vaste place semi-circulaire, entourée d'édifices administratifs et sur laquelle rayonnent un grand nombre de voies tracées en éventail. Elle a pour axe une grande avenue s'alignant sur les rochers du Guélis (emplacement des premiers camps français) et sur la Koutoubia. Elle est en liaison avec la ville indigène grâce à une magnifique avenue incurvée à travers des jardins, et aboutissant à la place Djemaa el Fna, centre de la ville indigène, elle se prolonge jusqu'au mella et au palais du Sultan. C'est dans ce quartier, entre la place Djemaa el Fna et le palais du Sultan que se constitue le quartier des affaires qui subit un certain nombre de servitudes afin d'éviter l'invasion de l'habitation européenne dans la ville indigène.

Marrakech est un nœud de route important : routes de Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador, vers la côte ; route de Meknès par le Tadla, vers le Nord-Est, route des Glaoua, vers le Tafilalet et le Sous, vers le Sud.

De nombreux espaces libres ont été réservés sous forme de jardins : jardins de la Mamounia, de l'Aguedal, le parc Lyautey, le jardin de Djenan el Hartsî, le parc de la Menara et de la palmeraie. Ces parcs sont reliés par de grandes avenues.

PLAN D'AMÉNAGEMENT. PAR HENRI PROST

MEKNÈS

Capitale du sultan Moulay Ismaïl, Meknès se dresse sur un plateau, à 500 m. d'altitude environ au bord de pentes qui dévalent brusquement au Nord sur la vallée de l'Oued Rdom ; le palais du Sultan se trouve au Sud de la ville où il étage ses dépendances, dont une grande partie a été transformée en jardin d'essai, parc pour l'élevage des autruches et services de la remonte.

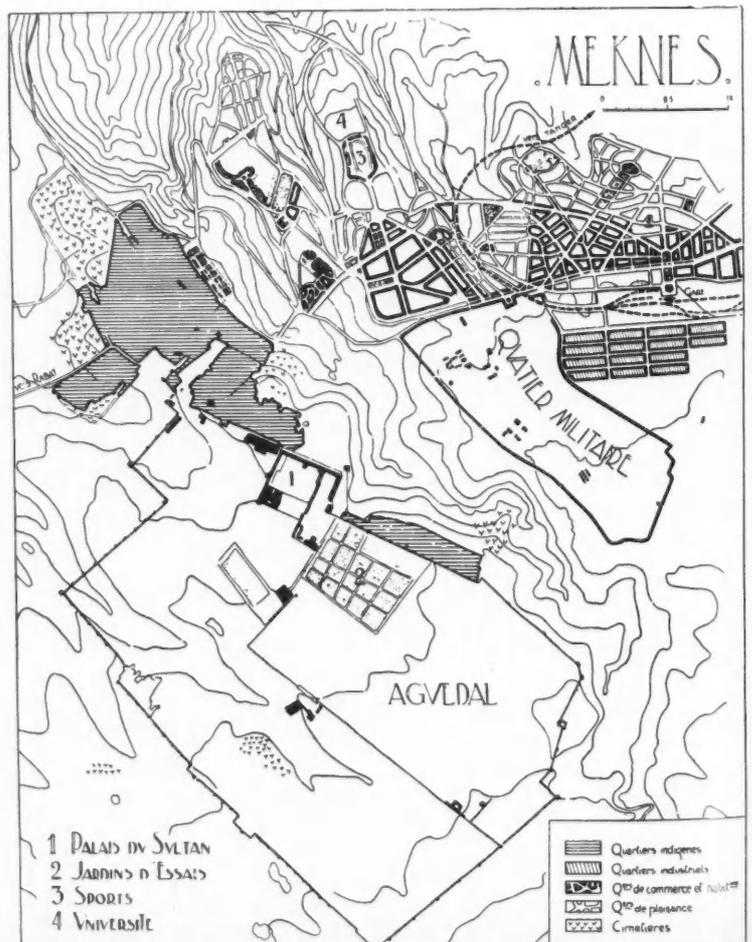
La ville comporte une population d'environ 40.000 indigènes et une dizaine de mille européens.

C'est la seule ville dont le tracé n'aura pas été contrarié par les intérêts particuliers. Son aménagement est établi en fonction du tracé de la ligne de chemin de fer de Tanger à Fès, dont l'accès sur le plateau était particulièrement difficile. C'est la seule ville marocaine dont l'extension pourra s'effectuer sans voirie inutile.

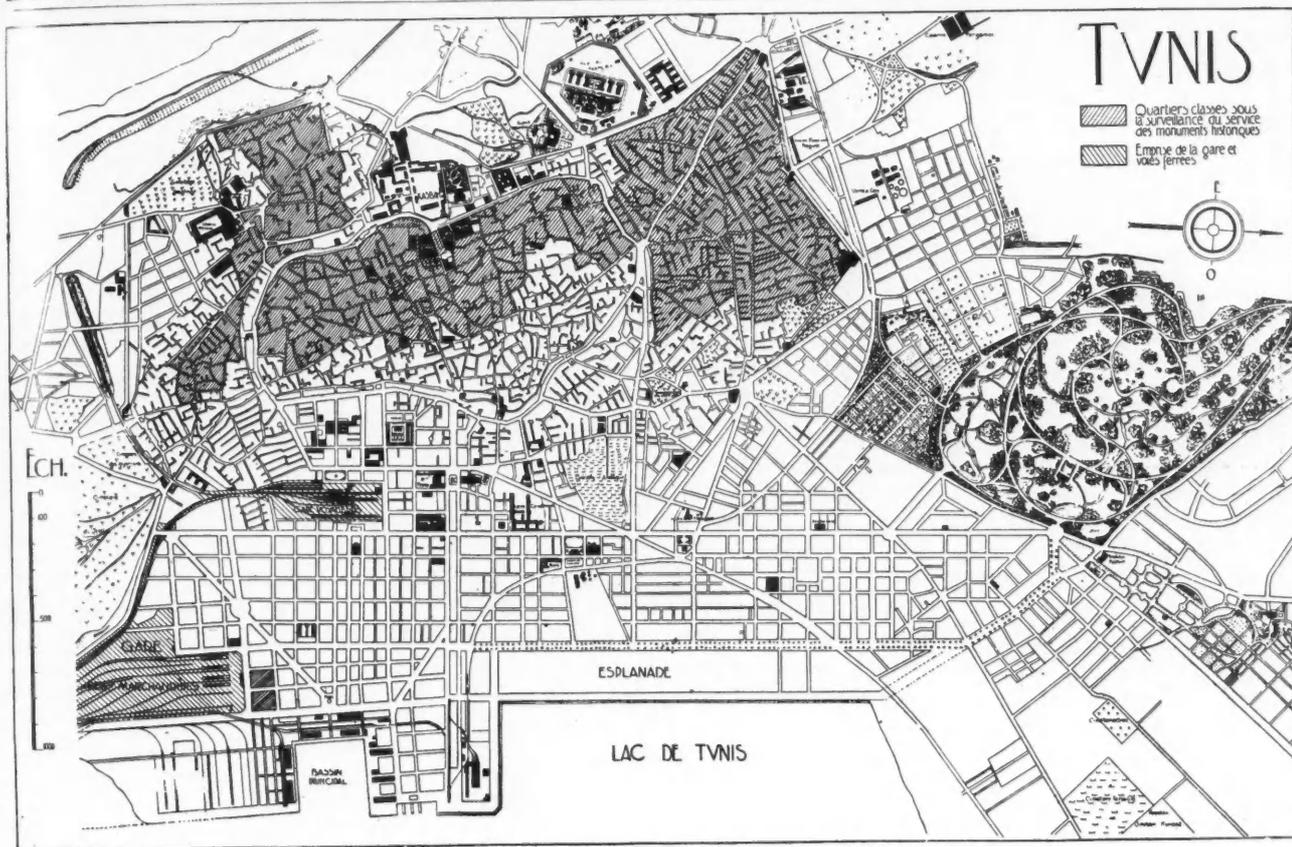
C'est sur l'emplacement des anciens camps militaires (Camp Pouban) et à leurs abords, à l'Est de la médina et séparée de celle-ci par l'Oued bou Fekrane que se trouve la ville européenne. Celle-ci s'est établie entre la route de Fès et le bord festonné du plateau dont les saillants se prêtent fort bien à l'aménagement de parcs et de villas. Les anciens camps militaires cèdent la place au nouveau quartier central, sur lequel rayonnent deux éperons comportant l'un les services administratifs, l'autre des collèges et des villas. Les services publics, civils et militaires, se trouvent donc groupés sur l'éperon principal, vis à vis de la ville indigène. Ces édifices, dont la colline constitue le puissant piédestal, émergeront d'une masse de verdure en voie de réalisation, formée par la plantation des pentes où la construction est interdite.

Le quartier d'habitation, situé à l'Est de la voie de Tanger-Fès, a été redistribué. La gare établie parallèlement à la grand-route, au Sud et à peu de distance de celle-ci, est le centre d'un quartier d'habitation collective, de commerce et de petite industrie.

Le quartier industriel est établi au-delà de la zone de résidence, située à l'Est du Tanger-Fès. On a établi à proximité de celui-ci un quartier ouvrier européen.



- 1 PALAIS DU SULTAN
- 2 JARDINS D'ESSAIS
- 3 SPORTS
- 4 UNIVERSITÉ



L'URBANISME EN TUNISIE

Par L. GLORIEUX-MONFRED,
Architecte D. A. I. R., Urbaniste S. F. U.

Avant l'arrivée des Français en Tunisie, sous le régime de S. A. Soddok Bey, la situation économique et financière du pays était gravement compromise par des emprunts ruineux. Une commission Financière Internationale fut nommée en 1870 pour le contrôle des dépenses et la sauvegarde des intérêts des prêteurs européens. De plus, l'Algérie souffrait constamment des incursions armées des Tunisiens, qui restaient impunies.

Le protectorat mit fin à cette situation, et, pendant les premières années, de 1881 à 1884, des hommes de haute valeur se chargèrent du redressement financier et de l'or-

ganisation administrative. Dès 1884, la dette était remboursée et la Commission Financière Internationale cessait d'exister.

Que représentait la Tunisie en 1881, à la signature du traité de Bardo ? D'après les rapports des Commissions d'Etudes Economiques, les ressources provenaient à peu près exclusivement de l'agriculture, de deux petites exploitations de plomb et de zinc, installées sur les vestiges de travaux romains, et, dans les villes, des travaux d'artisanat de cuirs, laines et alfa. Le commerce était paralysé par le manque de communications. Une seule route de 4 kms de longueur et des pistes pour tout le pays ;

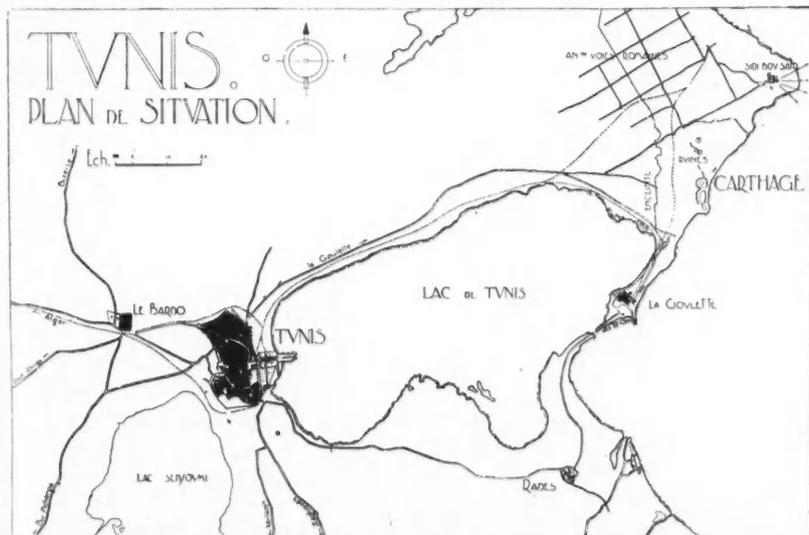
des ponts en ruines de l'époque romaine, et pas de ports, bien que la Tunisie ait 1.200 kms de côtes pour une superficie de 129.300 km², et présente, de ce fait, toutes les dispositions voulues pour le commerce maritime. Ainsi, les grandes villes naquirent au bord de la mer.

Par contre, les découvertes archéologiques de voies impériales, d'adductions et retenues des eaux, de constructions utilitaires et monumentales, prouvent l'importance du développement économique de la colonie romaine.

L'œuvre accomplie par l'urbanisation de l'Etat en 60 ans de protectorat est immense. En 1882 fut créée la Direction des Travaux Publics, en 1883 celle de l'Enseignement, et en 1885 la Chambre de Commerce de Tunis. En 1886, avec la nomination de M. J. Massicault, Résident Général, commence l'ère des grands travaux — 1.000 kms de routes, 200 ponts, des phares, de nombreux bâtiments civils, des aménagements hydrauliques, les constructions de réseaux ferrés du Sahel et du Cap Bon, des tramways, un réseau d'égouts, la construction des ports de Tunis, Sousse, Sfax — tel est le bilan de cette époque. Les premiers vignobles français de la Marsa et de l'Oued Zarga, ainsi que les vastes plantations d'oliviers à Sfax, datent de la même époque.

En 1907, la Tunisie avait 3.100 km. de routes secondaires, en 1920 — 4.350 km. de routes empierrées, en 1930 — 5.460 km., dont 4.060 km. de grande et moyenne communications.

Les transactions commerciales, qui sont en 1881 de l'ordre de 22.000.000 frs par an, montent en 1890 à 54.000.000 frs, pour arriver à 208.000.000 frs de moyenne pendant les 10 années entre 1902 et 1912. En 1935, ce chiffre s'élève à 2.003.149.000 frs.



TUNIS. PLAN DE SITUATION FACE A CARTHAGE



SOUSSE. VIEILLE CITÉ ARABE
RUE NORD-OUEST. Exemple de
rue brisée
Photo L. Glorieux

L'installation hydraulique urbaine se présentait presque partout sous les aspects d'un grave problème à résoudre. Jusque là, l'alimentation se faisait par quelques puits, quelques sources et surtout par l'emmagasinage des eaux de pluie dans des citernes, dont certaines sont très importantes.

Depuis, un service d'hydraulique fait des recherches et des études méthodiques de toutes les ressources d'eau, s'occupe de l'hydraulique urbaine et agricole et constitue des groupements d'intérêt hydraulique (décret du 5 juillet 1933). Des projets grandioses sont réalisés dans toute la Tunisie. On réutilise de nombreux ouvrages de l'époque romaine ; on transforme les anciens bassins en réservoirs, tel à Kairouan.

Des puits artésiens se forment dans tout le Sud, à Sfax, Djerba, Zarsis, Gabès, Kébili. A Kairouan, les puits artésiens servent à l'irrigation des petits jardins urbains.

La présence de nombreux marais et sechhas étant la cause de paludisme, des travaux d'assainissement par drainage, canaux d'assèchement, pétrolisation et paraffinage



VIEILLE CITÉ ARABE. SOUK-EL-TROUK
Photo L. Glorieux



VUE AÉRIENNE DE L'ANCIEN QUARTIER DE LA HARA

sont entrepris et se poursuivent activement (contrôles de Bèjà, Sousse, Grombalia, Tozeur, etc...).

L'accroissement de la population est très lent sur tout l'ensemble du pays : pour 2.215.399 indigènes et 91.427 Français en 1931, on compte 2.395.108 indigènes, 108.068 Français et 94.289 Italiens en 1936 ; mais les dernières statistiques font observer une diminution de la population dans les villes, telles que Bizerte, Sousse, Sfax.

Les recensements de la Ville de Tunis donnent les résultats suivants :

Année	Total de la population	Indigènes	Français	Italiens	Maltais	Divers
1921	171.676	98.204	22.206	42.592	7.379	
1938	219.578	120.701	42.678	49.878	4.855	1.466



VIEILLE CITÉ « MEDINA »
RUE ER-RAIA. Exemple de rue
brisée partiellement couverte
Photo L. Glorieux

En 1886, on s'aperçoit déjà de la nécessité de construire des cités ouvrières et des habitations économiques. Nous assistons alors à une tentative de ces créations. En 1897, le 1^{er} Mars, paraît le premier décret, inspiré de la loi française du 30 Novembre 1894. Mais entre les années 1897 et 1920, la construction des H. B. M. reste presque nulle : la Société « Franceville » près de Tunis, construit 6 maisons avant 1914 et la « Cité Maritime » 12 maisons ; ensuite, 15 pendant la guerre et 35 en 1920.

Le décret du 5 décembre 1919, qui améliore celui de 1894, prévoit, en outre, la construction de maisons collectives, la création de cités-jardins. L'arrêté du 2 Mai 1921 réglemente l'organisation et la création des lotissements, l'élaboration des plans, l'exécution des constructions, les obligations des Sociétés et des Sociétaires et enfin, le décret du 1^{er} Juillet 1929 s'inspire de la « Loi Loucheur ».

De 1920 à 1936, avec les avances de la Caisse Mutuelle de Crédit Immobilier de Tunisie, on voit naître 1504 maisons pour une somme d'environ 60.000.000 frs. Cet essor est arrêté par la crise et trop de familles doivent encore loger dans des taudis.

Pendant les quatre mois d'été se fait le grand exode vers l'Europe. La Tunisie n'a pas encore de plages aménagées, ni de stations climatiques dignes de ce nom, qui soient susceptibles de retenir l'émigration et de contribuer, de ce fait, à la prospérité du pays. Elle possède, pourtant, des sources chaudes chlorurées, sodiques, sulfatées, connues depuis l'antiquité (Korbous, Hammam-Lif, Djebel-Oust, Hammam-Zriba, etc.). Pour la plupart, ces localités sont dépourvues d'hygiène et de confort élémentaire.

Le décret du 25 janvier 1929 prévoit l'établissement d'un plan d'alignement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine et de sa zone d'extension.

La Direction des Travaux Publics met à la disposition des municipalités des agents chargés de s'occuper de l'urbanisme, de la voirie et des bâtiments. Des études de plans et des règlements sanitaires et de voirie sont établies pour les villes de Sfax, Sousse, Le Kef, Tunis, Tebourba ; les plans de Monastir, Ebba-Ksour, La Marsa, Gabès et Kairouan sont en cours d'étude. Ces projets, qui présentent une amélioration sensible par rapport à l'état existant, ne sont que trop uniquement dirigés dans le seul but d'hygiène et de voirie. La création d'un organisme spécialisé apporterait certainement une amélioration nouvelle aux projets futurs. Un plus grand nombre de problèmes



QUARTIER DE LA HARA. Immeuble de recasement
Photo L. Glorieux

pourrait être étudié et remplirait un programme plus vaste, dont l'objectif serait d'adapter l'art et la science des villes aux conditions climatiques, esthétiques et démographiques.

Les vieilles cités arabes de Tunisie, sont des villes fermées, entourées de murs d'enceinte, qui perdraient rapidement tout leur caractère devant une pénétration européenne trop précise. Il ne faut pas perdre de vue l'ingénieuse vigilance dont on a fait preuve au Maroc.

Les quartiers européens, à l'inverse de la vieille cité, le plus souvent située en haut d'une colline (Tunis, Sousse), s'installent en dehors des murs d'enceinte, tendant de plus en plus à se rapprocher du port. Afin de gagner du terrain entre la Porte de France et la mer, la ville de Tunis fait combler petit à petit le Grand Lac. Cette avance sur la mer porte l'extension de la ville à son point culminant.

Dans toutes les villes de Tunisie, les quartiers européens sont bâtis sur un plan en damier, avec voies droites et régulières. Dans les quartiers arabes, au contraire, une rue ne se poursuit jamais en ligne droite, mais toujours avec brisures, afin d'offrir une protection contre la violence des vents. La faible largeur et la couverture partielle des voies permet d'avoir de l'ombre, même quand le soleil est au zénith ; les maisons s'éclairant par les patios intérieurs, présentent en façade un mur, dont l'entrée, le plus souvent, est la seule ouverture.

Les voies de grande circulation dans la ville européenne, doivent, de préférence, être larges et droites, bordées de maisons à portiques, tandis que les voies secondaires tendront vers le caractère des rues arabes.

La ville de Tunis offre un zoning assez bien caractérisé. La voie principale, l'avenue Jules Ferry — axe Est-Ouest de cette ville de croisée de routes — avec ses rues avoisinantes où se concentre toute la vie, donne l'aspect de la city autour de laquelle s'étend la zone de l'habitation collective. Vers le port, côté Sud, se trouve la zone des industries, et, sur la périphérie, celle des quartiers résidentiels (Belvédère, Montfleury). Il y aurait beaucoup à dire sur l'emplacement retiré du centre administratif, séparé des quartiers européens par la ville arabe, que l'encombrement de cette dernière ne permet pas d'atteindre facilement.

La ville arabe, également, comporte ses zones bien déterminées : la zone des souks, les zones des quartiers résidentiels divisés par confessions et le quartier juif de la Hara, qu'infectent de nombreux îlots insalubres.

La Municipalité de Tunis, soucieuse d'améliorer la situation au point de vue de la salubrité et des communications, a décidé de pratiquer une large percée à travers le quartier de la Hara, afin de relier le Bardo, par la place Bab-Souika, à l'avenue de France.

Après un concours d'idées sur l'aménagement de cette voie, le projet est mis à exécution et des immeubles de recasement sont édifiés. Souhaitons que cette percée ne conduise pas, comme à Alger, à la disparition de la vieille ville ; il serait urgent que des services compétents se préoccupassent de cette question en la rattachant à une étude d'ensemble d'urbanisme et non uniquement de voirie. Il est toujours possible d'assainir un quartier en reconstruisant, sur une armature saine de rues proportionnées, des maisons qui s'harmonisent avec l'architecture avoisinante. Il reste à déplorer la démolition des maisons formant enceinte et attenant à la Porte de France, cette dernière ayant, par ce fait, perdu tout son caractère.

Un autre problème reste très important : celui de la création d'espaces libres et de zones de verdure (park-system), qui manquent totalement jusqu'à ce jour.

La ville arabe est remplie de nombreuses ruines qu'il serait facile de déblayer et d'assainir. Les emplacements de ces ruines, transformés en places vertes, pourraient, éventuellement, servir de marchés.

La ville européenne n'est pas mieux favorisée par la verdure. A part le parc du Belvédère, situé presque en dehors de la ville et deux ou trois petits squares, nous ne pouvons citer d'autres jardins.



PARTIE EST. Ville arabe et européenne. Au fond, on aperçoit le lac
Photo L. Glorieux

Une belle esplanade front de mer, à plusieurs rangées de palmiers, avec terrains de jeux et de sports, doublant l'avenue Gambetta, est en voie de réalisation. La proximité des canalisations de la ville qui se jettent dans le lac et rendent l'air irrespirable, empêche de la considérer comme un réservoir d'air.

Il serait souhaitable d'avoir des squares par quartiers, qui offriraient aux enfants des endroits pour leurs ébats. De plus, les plans des constructions nouvelles devraient être étudiés non seulement du point de vue de la voirie, de l'hygiène, de l'esthétique, mais encore dans leur rapport avec les espaces libres à aménager à l'intérieur des îlots, formant ainsi des jardins particuliers pour chacun d'eux.

On pourrait, également, tenter des pourparlers qui conduiraient à la désaffectation du cimetière israélite, qui occupe actuellement le centre de la ville européenne, en vue d'une transformation future en jardin public.

Ce résumé ne peut donner qu'un bref aperçu de la situation de l'urbanisme en Tunisie. Beaucoup de choses sont faites et beaucoup restent à faire. Nous comptons sur l'intérêt que porte aux questions d'urbanisme M. le Résident Général Labonne, pour doter la Tunisie de villes bien aménagées et de stations estivales, dont elle a tant besoin.

L. GLORIEUX-MONFRED

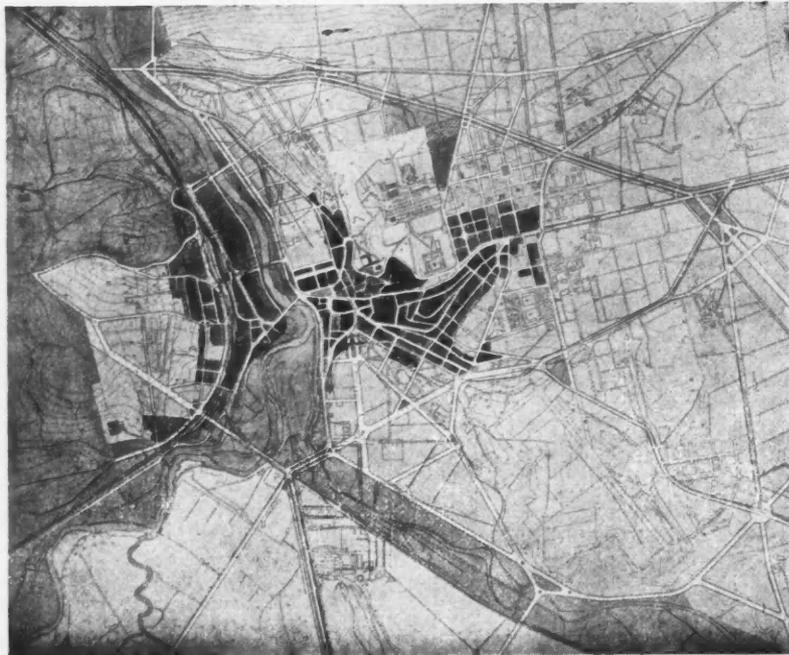


AVENUE JULES-FERRY. Au fond, la vieille cité arabe
Photo L. Glorieux

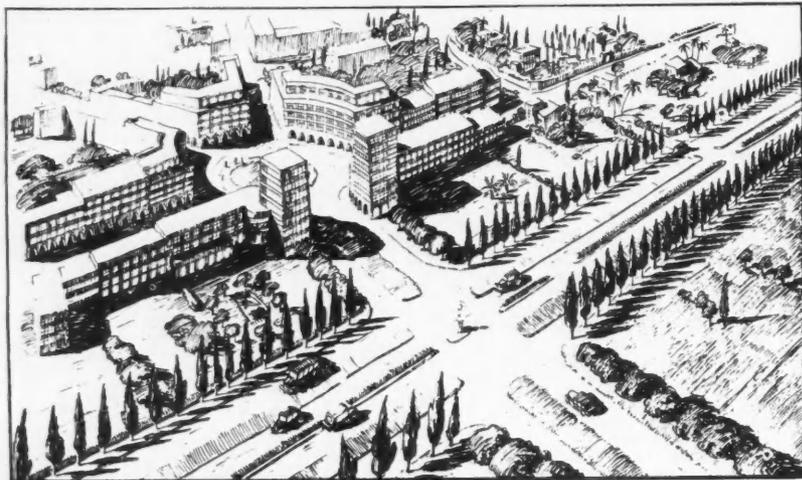


QUARTIER DE LA HARA. Nouvelle percée avec ses immeubles de recasement
Photo L. Glorieux

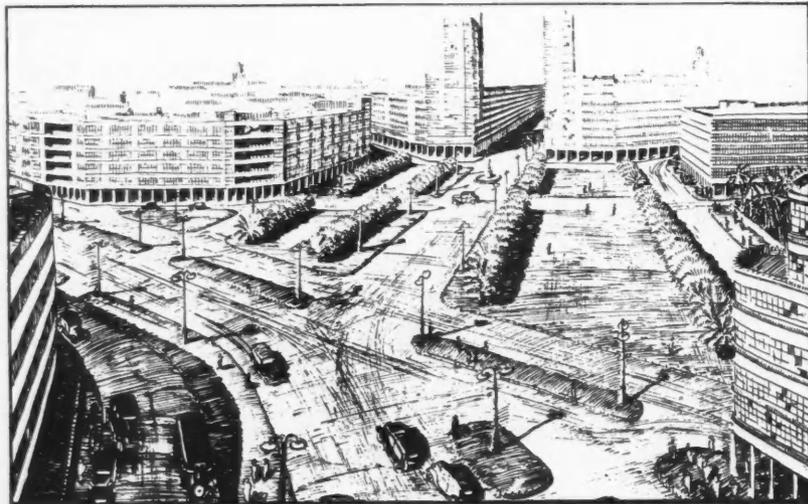
MAISON CARRÉE



PLAN D'AMENAGEMENT, PAR J. DESCOUTURES



PROJET DE CARREFOUR EN BORDURE DE L'AUTOSTRADÉ



PROJET DE PLACE MONUMENTALE A L'ENTRÉE DE LA VILLE NOUVELLE D'EL ALIA

MAISON CARRÉE

Au débouché de la grande plaine de la Mitidja, au S.-E. d'Alger, la commune occupe 6.036 Ha dont la ville recouvre 1/10^e. Le sol, peu accidenté, comporte quelques coteaux, et varie de 8 à 40 m. La ville est arrosée par l'oued Harrach, de régime irrégulier. L'assainissement de la plaine a permis de la transformer en terrain fertile.

L'origine de la ville remonte au XVIII^e, moment où les turcs construisirent un fortin au passage de l'Harrach. La ville comprend 24.341 habitants.

Ville sur un nœud de routes et marchés importants, Maison-Carrée a un rôle industriel et commercial de premier plan, centre d'assimilation pour la population indigène.

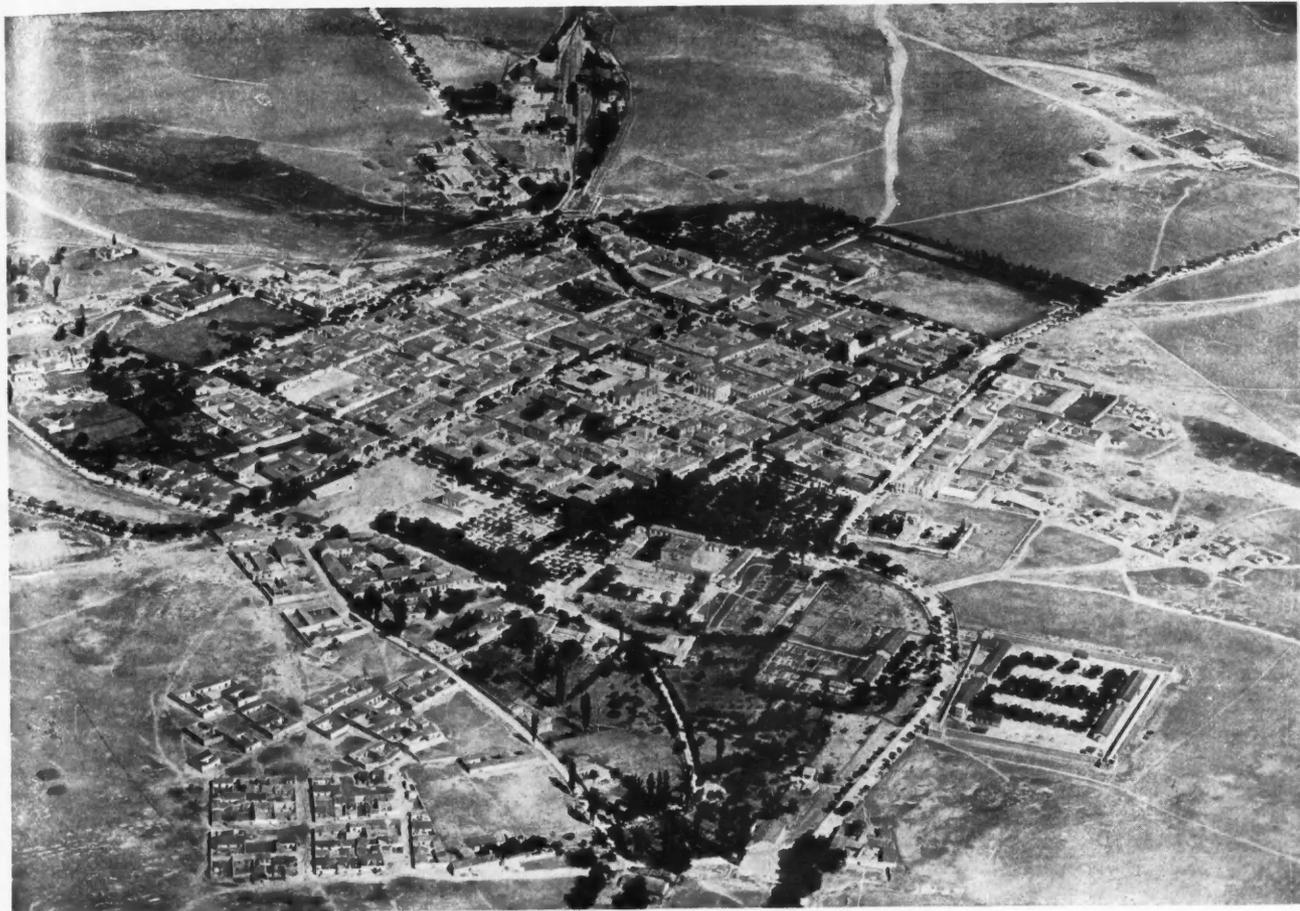
Le plan d'aménagement est dominé par la topographie. La ville étant le seul débouché naturel de toute la région vers l'Est, on réservera une voie pour le trafic rapide et lointain, hors des secteurs habités et séparée par une zone de verdure, et sans accès pour les riverains. Une gare servirait de grande gare régulatrice. Etant à proximité de l'aérodrome de Maison Blanche, il n'en sera pas prévu pour Maison Carrée.

Etant donné les risques d'inondations, on laissera aux eaux de l'Oued Smar et de l'Harrach un champ suffisant, on rehaussera les terrains et tout un nouveau quartier pourra être aménagé ainsi au sud de la ville.

Le lotissement d'El Alia donnera naissance à une véritable ville nouvelle, séparée de la ville actuelle par les jardins de l'école d'agriculture et la cité militaire, qui aura une entrée monumentale sur le nouvel autostrade de l'Est.

Il est prévu dans le plan de Maison Carrée des emplacements pour la justice de paix, l'agrandissement des P. T. T. et la création de bureaux secondaires, une grande salle des fêtes, le grand marché quotidien et de petits marchés, une nouvelle caserne et différents postes de police, etc... La ville ne possède pas de grands parcs, mais le plan tend à multiplier les petites places plantées. La bande inondable, en partie plantée, pourra être transformée en jardins publics lorsque les quartiers avoisinants se développeront et des jardins et terrains de sports isoleront les grandes voies de transit. Enfin, il sera réservé des parcs et espaces libres dans la zone d'extension, dans la nouvelle ville d'El Alia et au voisinage de la nouvelle route de Constantine.

On procédera à l'amélioration du réseau d'égoût. Les ordures seront incinérées dans l'usine intercommunale d'Hussein-Dey. La distribution actuelle d'eau potable, par nappe artésienne et usine élévatrice, sera améliorée.



VUE D'AVION

Ville de colonisation, à 1.000 mètres d'altitude, sur un plateau découvert de tous côtés, avec de grandes cultures et de l'élevage.

La population habituelle est d'environ 7.500 habitants, dont 1.500 européens.

La ville est construite en damier, suivant les principes colonisateurs militaires, mais elle s'est développée sans ordre. C'est une ville de marchés, et, avant tout, un nœud de circulation.

Il est prévu un aéroport près de la gare en bordure de la route de Constantine. On détourne le gros trafic routier qui contournera la ville et pour ce, on prolonge la rue Nationale jusqu'à la route de Tebessa et le boulevard de l'Ouest jusqu'à la route de Kenchela. Une gare d'autobus permettra aux voitures de stationner avant de repartir dans toutes les directions. Cette gare se trouvera sur la place de France transformée.

L'extension naturelle se trouve limitée au Nord par le square Willigens et le Marché, à l'Est par la colline, à l'Ouest par le chemin de fer ; c'est donc vers le Sud qu'elle se fera. On procédera au réaménagement de la place de France, proche du cours de Willigens et des banques, qui deviendra rapidement un centre d'animation. Une nouvelle rue sera ouverte à l'emplacement du sentier actuel, entre la Place de France et le tournant de la route de Kenchela, qui sera une véritable rue du Commerce et la sortie de la Place de France vers le Sud et le nouveau marché.

Les rues nouvelles auront une largeur minimum de 8 mètres. Il n'y aura pas de servitude d'alignement pour les petites rues anciennes de 6 mètres de large. Il est prévu un parc des sports sur la nouvelle place au tournant de la route de Kenchela.

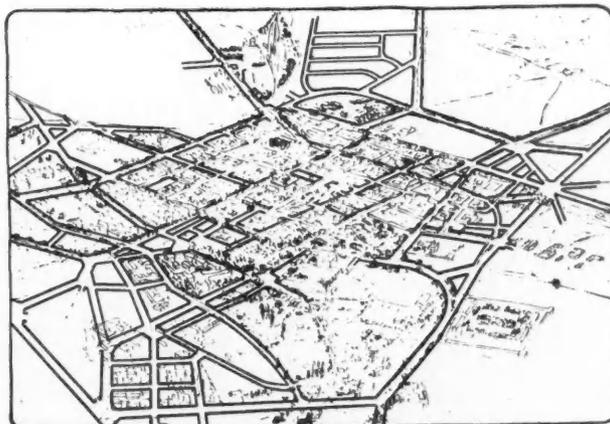
Les marchés étant une des raisons d'être d'Aïn-Beda, on prévoit l'établissement d'un nouveau marché, au Sud de la ville, qui recevrait par piste, directement du Sud, 70 % du bétail. Un quartier d'habitations indigènes s'édifierait près du marché.

À la place du « Lot de la Gare », on prévoit une véritable cité-jardin, groupement harmonieux avec des lignes courbes, enveloppantes, donnant une sensation de repos et d'intimité. Elle s'étendrait au Nord-Est et aurait un accès direct sur la gare pour les employés du chemin de fer. Elle profiterait également du square Willigens placé dans la courbe.

On a prévu la transformation en parc des terrains situés à l'Est du boulevard extérieur et de la route de Tebessa, qui limiterait l'extension de la ville, le niveau du terrain ne permettant pas l'alimentation en eau.

Le tracé des rues devant tendre au meilleur rendement, on a évité de mettre des voies nouvelles en bordure du terrain sport ou de l'ancien marché.

AÏN-BEDA

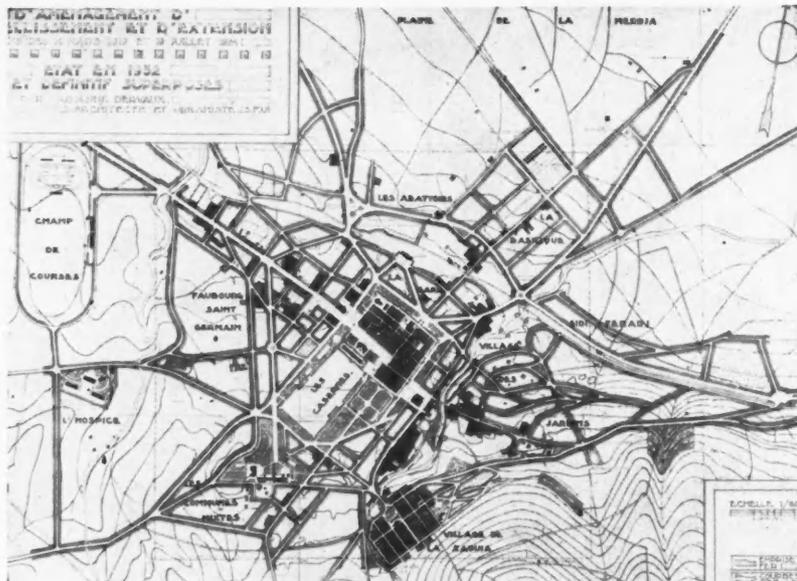


PLAN D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION, par J. DESCOU-
TURES.

Vue panoramique et schématique de la ville future. Les modifications apportées dans le tracé actuel des rues, ainsi que les voies nouvellement créées, ont été reportées pour mieux faire ressortir l'ensemble des travaux d'aménagement prévus.

TEBESSA

CONSTANTINE



PLAN
D'AMENAGEMENT
PAR AD. DERVAUX

Theveste, ville qui eut 4 ou 5 noms après ses destructions successives, ne peut être abordée sans émotion. Tébessa, le sang ne s'arrête d'y couler qu'à la paix française de 1851 ; jusque là, préhistoriques qui y ont laissé des « escargotières », phéniciens, numides, romains, byzantins, vandales, maures des aures, arabes, turcs s'y sont entretenus.

La légion III d'Auguste l'occupa trois siècles, dès l'an 20 av. J.-C.. Elle se composait d'arvernes et de rhodaniens. La France y possède quelques droits.

Les bains romains d'Youks en font un lieu de passage, les phosphates du Kouif, et les ateliers de la gare, un centre industriel ; les chasses des forêts d'Aures un centre de tourisme, tandis que les industries indigènes du Sud et l'agriculture y accumulent des acheteurs. C'est en outre un centre administratif important, car si l'agglomération ne comporte que 12.000 habitants, dont 1.700 européens, elle est la métropole de deux communes mixtes qui y tiennent leurs bureaux pour 1 million et demi d'hectares et 130.000 âmes et la garnison frontière est importante.

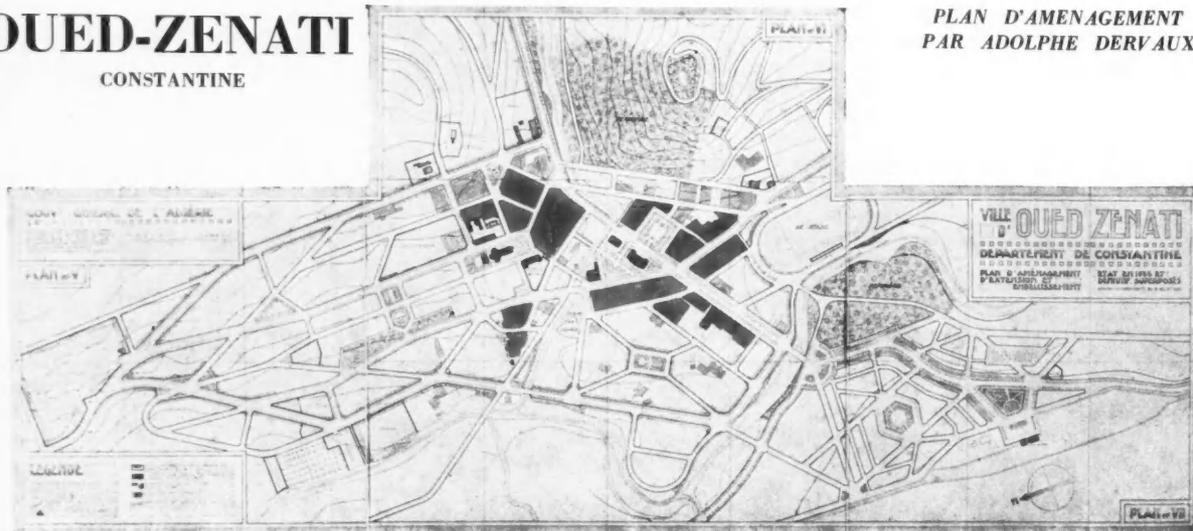
Le thermomètre y descend à - 5 la nuit en décembre, monte à 45° en juillet. L'altitude est de 870 m.

Des dizaines de milliers d'inscriptions de colonnes, de tombes, sont éparses ou maçonnées dans des murs, des édifices ont échappé aux destructions, et même à l'emploi de leurs pierres pour bâtir les murailles épaisses et élevées du quadrilatère fortifié byzantin où ils sont insérés. Une « maison Carrée (1) », un arc quadrifrons à deux étages, une « basilique » subsistent, ainsi qu'un aqueduc et de multiples ponts sur l'oued.

Il s'agit de sauvegarder tout cela et de le présenter, à l'abri des travaux du génie militaire ou civil. Des règlements de hauteur empêchent les murailles d'être cachées et des obligations d'espaces libres défendent perspectives lointaines et vues de ruines imposantes sans troubler la bonne circulation et le sain habitat.

OUED-ZENATI

CONSTANTINE



PLAN D'AMENAGEMENT
PAR ADOLPHE DERVAUX

Chef-lieu de 3.000 habitants d'une commune telle qu'elles sont en Algérie, c'est-à-dire répartissant ses 20.000 habitants en des douars écartés sur un nombre considérable d'hectares.

Petite ville datant de 1876, d'aspect riant, sur la route de Constantine à Bône, des chemins d'intérêt commun importants, et au confluent de deux oueds tortueux et creusés. Métropole agricole de la Compagnie Algérienne, à 800 m. de la gare, altitude 630 m., neige en hiver, 45° en été.

Diverses races s'y coudoient : européens, mzabites, berbères, arabes.

Les rues sont d'anciens sentiers. Les fortes rampes obligent à des aménagements spéciaux. Les indigènes, sans ségrégation, pourront y vivre à leur guise, s'ils le veulent, dans des quartiers hygiéniques voisins, où les règlements sont autres que dans le centre administratif.

Les oueds sont régularisés et munis de cunettes, destinés à éviter les mares stagnantes l'été.



PROJET D'AMENAGEMENT

Par Raymond LOPEZ

DAKAR

Remodelation de la Ville actuelle par élimination d'une grande partie des populations noires qui vit encore dans des paillottes constituant de véritables îlots insalubres.

Reclassement des éléments actuels : commerciaux, administratifs, militaires, etc...

Création d'un village indigène situé au nord vers Ouakam et Rufisque, sous forme de petits villages indigènes presque indépendants soumis à l'autorité d'un chef : villages de Ouoloffs Toucouleurs, Soudanais, pêcheurs, Rebeuss, Gouy Salam, Kaye-Fiudious, Bacauda, Sautiaba, Fith Mith, Diego.

Chacun de ces petits villages est prévu comme un petit centre urbain avec sa mosquée, ses groupes sanitaires (w.-c. communs, douches et lavoir) son école filles et son école garçons, son terrain de sport.

Entre chacun de ces villages est prévue une zone maraichère, qui vise à redonner aux indigènes le goût de la culture.

Cette politique, qui est très poussée par le Maire, M. Alfred GOUX, vise depuis l'école à apprendre aux indigènes de nouvelles cultures, afin de remédier aux risques que fait courir au pays le principe actuel de monoculture (l'arachide).

Création d'un zoning industriel vers le port de marine de guerre et les arsenaux, commercial dans le centre actuel et résidentiel par la création de tout une ville de résidence le long du front de mer, sous les vents alizés.

Développement et complément du réseau urbain avec une grande percée « aviation (aérodrome de Ouakam — port) » avec une bretelle dans le centre administratif et le centre industriel.

Grande percée reliant la cité de résidence à la plage de Hann, qui est le lieu de divertissement des européens, avec création de piscine, le tout à proximité du splendide jardin d'essai de Hann.

Amélioration des liaisons Dakar-Rufisque.

Création d'un jardin zoologique et botanique situé au Cap Manuel, avec aménagement de tout le splendide terrain de ce Cap (probablement construction de l'Hôtel transatlantique avec terminaison de la route en corniche autour du Cap).

Le centre commercial prévu à proximité de la grande place sur laquelle se trouve actuellement le marché.

Prévoir des immeubles en hauteur pour les grandes compagnies coloniales et industrielles locales.

Le centre administratif est constitué par le développement de l'actuelle place Proté jusqu'au centre commercial.

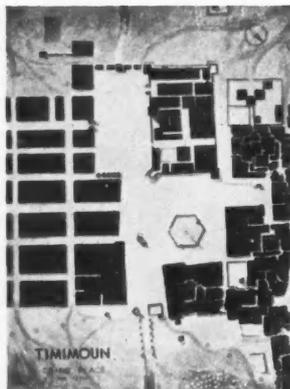
Les édifices des services administratifs des Ponts et Chaussées et des Douanes, des travaux Publics, de la Justice, de la Chambre de Commerce et des Armées de terre et de mer doivent trouver place tout le long de ce grand jardin central.

Enfin, le plan tient compte des transformations actuelles du port et en particulier de la grande jetée Dakar-Gao, actuellement en cours de construction et qui formera une des plus belles rades abris du monde.

L'URBANISME SAHARIEN

Disséminées sur d'immenses espaces de cailloux et de sables, 20 cités grosses, comme nos bourgs de campagne, d'au plus 3.000 âmes, commandent un hinterland de régions géographiquement bien définies, habitées chacune par 20 à 25.000 indigènes répartis dans des douars. Tel est le schéma du Sahara septentrional, si on néglige des exceptions typiques comme la religieuse, même puritaine, Kleptapol du M'Zab ou des villes semi-européanisées, séjour d'importantes garnisons telles que Laghouat.

Chacune de ces régions a son caractère propre, accentué à l'extrême, marqué dans le sol, les habitants, les bâtisses, la forme et la disposition générale des choses. Rien de commun entre El Goléa, ville d'eaux courantes et de cultures et El-Oued emprisonnée dans ses sables arides et salés. Et



TIMIMOUN. Grand Place

Pourtant, au Sahara comme ailleurs, les villes ont crû aux points de passage : confluent au fond des vallées, points d'eau obligés, positions stratégiques, proximité des pâturages à chameaux... On peut dire que chaque cité marque une étape sur les pistes sahariennes, qu'elle soit de formation récente et destinée aux besoins des Français sur leurs routes impériales transafricaines ou qu'elle ait servi de but, de refuge, aux grands nomades d'autrefois. Dans un pays où les habitants sont à peine fixés, la cité ne pourrait être à l'écart des grandes routes. Et puis, ce sont des centres économiques, administratifs militaires. Ce triple rôle impose des liaisons rapides avec l'extérieur.

A l'époque héroïque, ces villes poussaient au hasard, ceinturées de



TIMIMOUN. Grand Place. Au premier plan, puits municipal se profilant sur l'hôtel transatlantique et la ville neuve ; au fond, le bordj militaire. Le vieux ksar se trouve à droite, au-delà de l'enceinte ruinée du premier plan.



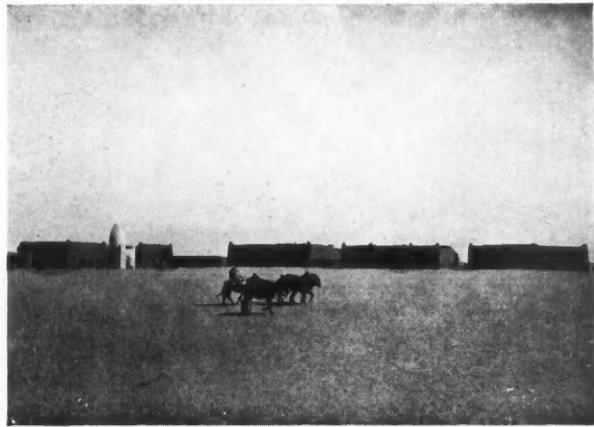
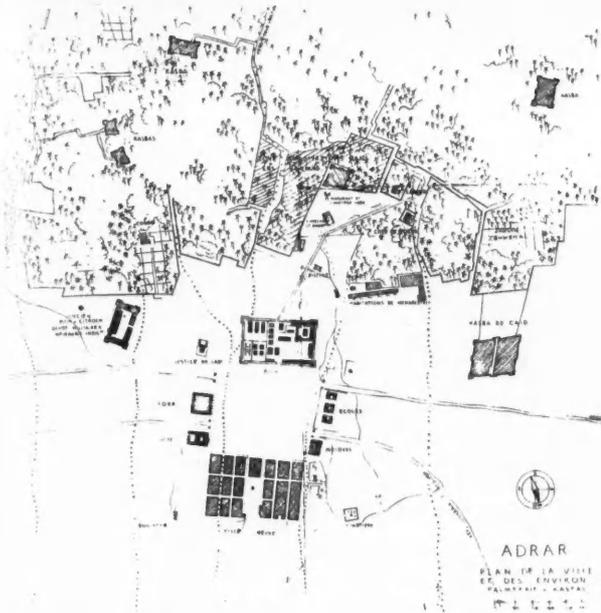
TIMIMOUN. Rue de la ville nouvelle. Noter l'importance des contreforts indispensables pour des murs en argile friable.

rien aussi qui soit le fruit d'une recherche ou d'une fantaisie sans base. Le pays est si dur à l'homme, si hostile à ses entreprises que rien ne tiendrait d'une cité où les réalisations ne suivraient pas les besoins, dans le rapport exact de leur importance: Timimoun est rouge et Beni-Abbès blanche, non par le goût de ses auteurs, mais parce que là le sol est de glaise, chargée d'oxyde de fer et qu'ici on rencontre le calcaire pour faire la chaux. Les importations, les échanges entre régions sont minimes; sur les folles distances du désert, les transports sont d'un rendement dérisoire. On vit en somme avec ce qu'on produit sur place. Chaque ville est accompagnée de sa palmeraie et de ses jardins, de ses quartiers d'artisans : et cela doit en fait suffire à sa vie. Sans le commerce de dattes, les grandes caravanes seraient plus chargées de poésie que de véritables marchandises.



TIMIMOUN. Chemin et séguia dans la palmeraie.

remparts, car le pays était moins que sûr, toujours parcouru de rezzo en quête de pillages faciles. L'intérieur n'était qu'un labyrinthe de ruelles à demi enfouies sous des passages couverts, malodorantes, encombrées, bordées de hauts murs chichement percés des portes de maisons à cour intérieure. Ça et là, quelques petites places informes, autour d'un puits, d'un coude de Séguia, d'un banc. Souvent, cependant, un souk, quelquefois fort bien établi, bordé d'arcades, vaste et relativement propre et toujours aussi une casbah, le donjon de nos châteaux. Un mot peu les définir : des villes fortes, disposées pour la lutte contre les rigueurs du climat aussi bien que contre les entreprises des hommes. On se retranche derrière des murs, les baies sont minuscules, les espaces libres aussi restreints que possible, n'existent que comme potager ou verger « on s'enterre, on s'encave ».



ADRAR. La GrandPlace. A gauche, la mosquée ; à droite, 3 blocs de la ville commerçante. Devant la mosquée, alignement des événements de foggara.

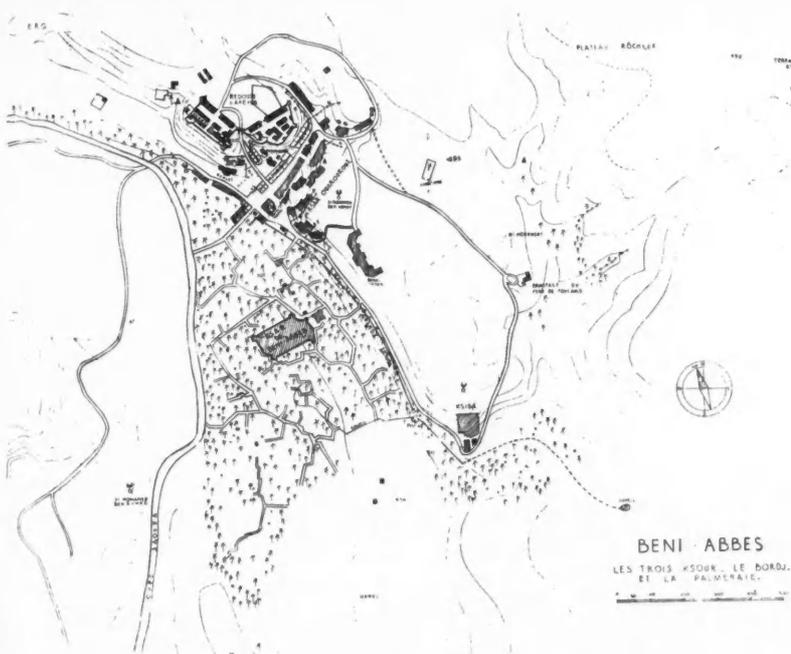
ADRAR. Ville de formation militaire. Autrefois, les indigènes vivaient dans des Kerbas disséminés dans la palmeraie : peste, paludisme, etc... Le Bordj a été bâti sur le plateau au niveau du débouché des foggaras (séguis couvertes apportant l'eau du Tadernaït recueillie à 10-15 kms de là). Une grande place s'étend en avant du Bordj ceinturée de bâtiments publics. Face au Bordj, la ville commerçante.



TOUGGOURT. GrandPlace. Ville beaucoup plus européanisée que les précédentes. C'est le centre d'un important commerce de dattes provenant des oasis de l'oued Rhir. (20 millions de palmiers).



BENI-ABBES. Vue d'ensemble du haut du bordj militaire ; au premier plan, le Dar Diaf (maison des hôtes). A gauche, infirmerie indigène et habitation du médecin ; en arrière, la rue commerçante bordée d'arcades ; au-delà, le bourg indigène.



BENI-ABBES. Ville dans un site accidenté, sur la rive gauche de la Saoura, composé de trois Ksour indigènes. Le bordj est établi en dehors de l'agglomération et réunit autour de lui tous les services : école, dar-diaf, infirmerie, hôtels, etc...

L'eau est ce qu'il y a de plus précieux au monde. Aussi, ce monde de murs en glaise et de chaux est-il parcouru d'eaux courantes et animé de leur murmure. Tout est mis en œuvre pour les faire surgir et les répartir ; puits, foggaras, barrage des oueds, khottaras, Séguis avec peignes distributeurs. L'ingéniosité humaine s'est concentrée sur ce problème vital. Partout se retrouve le miracle du rocher de Moïse : l'eau sort de la pierre et porte la vie aux hommes, aux animaux, aux plantes, unis, ici plus qu'ailleurs, par le « struggle for life » et qui ne pourraient se passer les uns des autres, dont les destinées se complètent et s'étayent.

De l'anarchie originelle, de la misère chronique, du désordre permanent, ces villages pouilleux se haussent au niveau de villes ordonnées et policées depuis la présence des Français.

Dans les premières villes occupées, nos officiers des Affaires Indigènes, courant au plus pressé, se sont installés et retranchés dans les anciennes casbahs, au cœur même des cités. Cer-

L'URBANISME SAHARIEN



EL OUED. L'unique rue de la ville européenne bordée d'oliviers.



EL GOLEA. L'habitation du docteur dans le poste des Affaires Indigènes.



EL GOLEA. Le vieux Ksar abandonné perché sur sa « gara ».

tes, ils y ont amélioré et construit, mais leur présence dans ce cadre traditionnel l'a fait éclater. Les nécessités militaires ont conduit à faire le vide autour de nos murs de fortifications; on a dû raser une partie des habitations voisines, créer des places, des glacis, en un mot: démolir, détruire une partie de ce qui existait, en modifier le caractère et l'apparence. Les villes indigènes de Touggourt, Ouargla, Laghouat en portent aujourd'hui encore les cicatrices.

Plus tard, les chefs de Poste, respectant l'intégrité des cités qu'ils occupaient, ont bâti leur bordj à proximité, mais en dehors de l'agglomération. Cela n'avait que des avantages, plus grandes facilités d'établissement et d'extension, isolement relatif convenant mieux à la différence de nos manières de vivre, et puis il n'était plus question de conquérir les indigènes, mais de les amener à collaborer à l'œuvre française. La politique saharienne est d'étayer l'activité des grands chefs du bled, non de la remplacer. Chasser les occupants de leurs maisons pour s'y établir serait contraire à cette doctrine. Montrant la justesse de cette manière de faire, la prospérité vint. L'activité des pistes augmentée, le rendement agricole accru, le commerce développé firent croître les villes. Mais non point au hasard comme autrefois, sous une autorité ferme et bienveillante les anciennes furent améliorées bien peu, elles conservent l'aspect qu'elles eurent toujours. Elles sont devenues saines et on y peut circuler; c'est l'essentiel. Des bâtiments et places à usage public furent établis. L'antique cité peut vivre de la vie traditionnelle, lente et resserrée, qui convient si bien aux indigènes, dans un décor à peine changé en apparence, mais économiquement réformé.

De telles villes ne conviennent pas à la vie actuelle. La présence de fortes garnisons, la création des Cies Sahariennes, suscitent une activité civile importante, la vieille bourgade ne suffisait plus. Aussi, un peu partout surgirent des villes neuves juxta-



EL OUED. Arcades du bordj.



EL OUED. Ces petites coupôles en plâtre, juxtaposées, sont d'un emploi exclusif dans le Souf.



CHARDAIA. Ruelles d'autrefois.

posées aux anciens tracés sur des plans raisonnés, rectilignes lorsque le site le permettait, établies dans des conditions de salubrité qui faisaient tant défaut précédemment; elles sont une des grandes œuvres de l'armée d'Afrique au Sahara. Beni-Abbès, Adrar, la ville neuve d'Ouargla, sont des exemples qu'on pourrait multiplier. Parfois même, comme à El-Goléa, la ville d'autrefois a été abandonnée: le vieux Ksar perché sur son piton n'est plus qu'un lieu de pèlerinage pour les touristes.

Piqués d'émulation, les chefs de Poste réalisèrent à l'envie, s'ingénierent à donner du caractère, à créer un style. Sans crédit ou presque, avec des matériaux de fortune, une main-d'œuvre inapte, ils surent donner à chacune de ces cités, une personnalité propre. Que ce soit une ville de culture comme El-Goléa, une cité militaire comme Adrar, un ancien bourg indigène fortifié comme Beni-Abbès devenu un important centre administratif, l'esprit de la chose et du site est en accord. On n'a pas rusé avec les problèmes à résoudre; on les a abordés de front.

Les réalités militaires, économiques, civiles sont apparentes, telle l'armature d'un squelette sous les muscles. La forme approche de la beauté pure. Le tourisme, dans ces régions, est né d'une curiosité légitime. Il prospère parce que nous sommes las des villes sophistiquées où tout est mensonge, depuis les lampadaires en fonte ornée des Sociétés d'Eclairage jusqu'aux règlements d'hygiène favorables au pullulement des bacilles de toutes sortes.

Ces villes sans urbaniste, ces bâtiments sans architecte, sont des exemples. Et pas seulement sur le plan des réalisations, mais aussi sur celui de l'administration: ni comité, ni commission; à peine une djema, réunion des anciens de la ville. Un seul commandement, le chef de Poste. Sachant ce qu'il veut, capable de le réaliser et le reste suit avec une discipline toute militaire.

R. I. A.

RÉUNIONS INTERNATIONALES D'ARCHITECTES

GRAND-PALAIS, PORTE E, COURS-LA-REINE, PARIS



COMITE CENTRAL

Le Comité Central d'Organisation a le plaisir de présenter le premier Bulletin de liaison des « Réunions Internationales d'architectes ». Il adresse, à cette occasion à toutes les Sections Nationales et à tous les membres et amis des R. I. A. son cordial salut. A tous et à chacun il demande de collaborer activement à la réalisation du programme des R. I. A.: provoquer l'établissement et renforcer les liens intellectuels, artistiques et professionnels qui doivent unir tous les architectes et artistes d'esprit moderne des divers pays, écoles, formations et tendances.

Le Comité Central rappelle que la V^e Réunion Internationale d'Architectes doit avoir lieu, en principe, en 1940, en Suède.

Le Secrétariat des Réunions Internationales d'Architectes (Grand Palais, Porte E, Cours-la-Reine, Paris - Tél : Elysées 53-33. Bureaux ouverts de 15 heures à 18 heures) est à la disposition des membres pour tous renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

Les Architectes de passage à Paris seront les bienvenus.

AUTRICHE

A la suite de l'incorporation de l'Autriche dans l'Etat allemand, la Section autrichienne des R. I. A. a cessé son activité.

Rappelons que le Comité, présidé par le Professeur Clemens Holzmeister, était composé de MM. Peter Behrens, recteur de l'Académie des Beaux-Arts de Vienne ; August Kann, recteur de l'Ecole Technique Supérieure ; Max Fellerer, Directeur de l'Ecole des Arts appliqués ; Sigfried Theiss ; Karl Holey ; Joseph Hoffmann ; Hans Jaksch ; Joseph Bittner, chef du Service d'Architecture de la ville de Vienne, et Egon Riss.

FRANCE

La Section française a tenu son assemblée générale le 27 janvier 1939, au Cercle des Nations, à Paris.

La séance était présidée par M. Georges Huisman, Directeur Général des Beaux-Arts, Président de la Section française des R. I. A. Le Président du Comité Central d'Organisation, M. Auguste Perret, a présenté le rapport sur l'activité de la Section française au cours des années 1937-38.

« Au cours de ces deux années — a-t-il déclaré notamment — l'activité de la Section française s'est, en quelque sorte, identifiée avec l'activité du Comité Central.

C'est fin 1936 qu'a été régulièrement constituée, dans les formes légales, la Section française des R. I. A.

Un premier Comité a été constitué, composé d'éminentes personnalités qui, venant de milieux fort éloignés, ont voulu témoigner par là leur adhésion aux principes essentiels de l'architecture moderne.

La première tâche du Comité a été d'organiser l'existence de la jeune section française. Quelques réunions ont eu lieu à la Galerie d'Art et Industrie qui nous avait obligamment offert l'hospitalité, avenue des Champs-Élysées. Mais, l'imminence de l'Exposition de 1937 a bientôt orienté tous nos efforts vers l'organisation de la IV^e Réunion Internationale d'Architectes.

Dans un esprit de solidarité nationale, nous avons proposé aux organismes internationaux d'architectes, de tenir soit

un Congrès unique, soit une « Semaine de l'Architecture », où, dans le cadre de manifestations communes, les divers congrès auraient pu se dérouler de manière autonome. En dépit des difficultés, nous avons persévéré jusqu'à l'extrême limite. Finalement, nous avons dû renoncer. Nous avons tenu, dès lors, à grouper autour de nous, fidèles à notre programme et à l'esprit qui anime notre mouvement, tous les architectes et artistes français d'esprit moderne. Nous avons eu la grande satisfaction de voir représentés au sein du Comité Exécutif, et réunis pour la première fois autour de la même table, les délégués de la Société des Architectes Modernes, de l'Union des Artistes Modernes, de l'Union pour l'Art, de la Section Française des C. I. A. M., du Comité de « L'Architecture d'Aujourd'hui », etc...

Cette IV^e Réunion a été, vous le savez, un succès. Malgré d'innombrables difficultés, malgré la co-existence de trois congrès se faisant, en quelque sorte, concurrence, nous avons eu la joie de recevoir les délégués de 42 pays, qui, tous, ont tenu à marquer leur satisfaction de l'accueil qui leur avait été réservé, de l'intérêt des manifestations organisées à leur intention et, surtout, des contacts personnels dont nous avons tenu à provoquer et à faciliter l'établissement.

Au « Club des Architectes » a fonctionné, pendant toute la durée de l'Exposition Internationale de Paris, une permanence R. I. A., qui a reçu des centaines de confrères étrangers. Là encore, nous avons agi dans le sens de l'union ; mais le « Pavillon unique de l'Architecture », où tous les groupements auraient pu être dignement représentés, n'a malheureusement pas pu être réalisé. Les efforts — et les subsides — ayant été éparpillés, nous avons vu surgir à divers points de l'Exposition, divers petits pavillons d'une utilité discutable, et qui sont vite devenus de simples bars, sans clients d'ailleurs.

Seuls, nous avons pu créer un centre d'information et d'orientation permanent, et proposer de vastes salles pour des manifestations diverses. Nous avons organisé nous-mêmes, avec le concours actif de la Société des Architectes Modernes et de « L'Architecture d'Aujourd'hui », diverses réceptions, des conférences, des concerts, des soirées, des expositions temporaires.

Après 1937, votre Comité a dû résoudre deux problèmes d'importance essentielle. D'abord la question d'un siège définitif. Grâce à l'intérêt bienveillant et actif de notre Président, M. le Directeur Général des Beaux-Arts, nous avons pu obtenir et aménager un local spacieux au Grand Palais, ayant une entrée particulière sur le Cours-la-Reine.

Enfin, il y a quelques semaines à peine, l'épineux problème financier a trouvé une solution qui nous permet de reprendre avec l'année qui commence, une plus grande activité sur le terrain national. »

Et après avoir résumé les différents domaines où s'était principalement exercée l'activité du Comité, M. Auguste Perret conclut ainsi :

« Je termine ce bref rapport, en vous engageant tous à continuer à nous apporter votre concours, et à amener à notre mouvement tous ceux qui approuvent notre action et partagent nos convictions.

Nous sommes en train de forger un efficace instrument de coopération internationale des architectes et des artistes d'esprit moderne ; nous nous sommes attachés à une tâche importante à une époque particulièrement difficile. Il s'agit

d'un travail de longue haleine dont les résultats ne se feront pas sentir immédiatement. En attendant, nous avons besoin de vous, de votre confiance, de votre patience et de votre sympathie agissante. »

Puis M. Jean Démaret présente le Rapport financier.

« Mon rapport — déclare-t-il — sera très court, car comme les peuples heureux, les R. I. A. n'ont pas d'histoire... financière.

Du point de vue moral, notre Président Perret vous a dit avec toute son autorité quel est le rôle qu'ont et que doivent jouer les Réunions Internationales d'Architectes.

Du point de vue financier, bien des collectivités publiques pourraient nous envier l'équilibre de notre budget.

La lecture du bilan va vous édifier à cet égard :

En caisse au 1 ^{er} janvier 1938	2.229.05
Recettes de l'exercice	12.690.00
Dépenses	4.660.00
En caisse au 1 ^{er} janvier 1939	10.259.05

Dans le chapitre des dépenses, vous n'avez pas été sans remarquer la modicité du chiffre total des dépenses, et il faut remercier notre Secrétaire-Général, Pierre Vago, qui, avec des moyens extrêmement réduits, mais avec la foi qui le caractérise s'est donné tout entier et avec le plus grand dévouement au développement des R. I. A.

Malgré l'augmentation générale de toute chose et en particulier des frais de correspondance qui représentent une part importante de nos dépenses, la cotisation annuelle a été maintenue au prix de 20 fr., remboursée largement, d'ailleurs, par la remise importante que procure le Comité sur les disques, les publications et les livres d'art. »

Après avoir analysé le chapitre des recettes, le Rapporteur conclut à l'adoption du bilan.

Un échange de vues s'engage ensuite sur l'activité que se propose de développer le Comité au cours de l'année qui commence ; prennent part à la discussion MM. Huisman, Perret, Bloc, Bluysen, Cassan, Demaret, Laprade, Madeline, Sirvin, Vago et Viénot. D'intéressantes suggestions sont émises, qui feront l'objet d'une étude attentive de la part du Comité.

Enfin, l'Assemblée procède au renouvellement partiel du Comité dont on trouvera plus loin la composition.

A l'issue de la séance, un dîner amical a été servi dans les Salons du Cercle.

COMPOSITION DU COMITÉ NATIONAL FRANÇAIS

Président : Georges Huisman, Directeur Général des Beaux-Arts. **Membres :** MM. André Bloc, directeur de « l'Architecture d'Aujourd'hui » ; Auguste Bluysen, Président de la Société des Architectes Modernes ; Urbain Cassan, architecte D.P.L.G., anc. él. de l'École Polytechnique ; J.-J. Coulon, ing. A.-M. ; Jacques Debat-Ponsan, 1^{er} Grand-Prix de Rome, architecte en chef du Gouvernement, professeur à l'École Nationale des Beaux-Arts ; Jean Demaret, architecte en chef du Gouvernement, professeur à l'École Centrale et à l'École Nationale des Arts Décoratifs ; Roger H. Expert, architecte en chef du Gouvernement, professeur à l'École Nationale des Beaux-Arts ; Albert Laprade, architecte en chef du Gouvernement, inspecteur général des Beaux-Arts ; Marcel Lods, architecte D. P. L. G. ; Jean Lurçat, artiste peintre ; Louis Madeline, architecte en chef du Gouvernement, professeur à l'École Nationale des Beaux-Arts ; Robert Mallet-Stevens, architecte D. E. S. A., président de l'Union des Artistes Modernes ; Auguste Perret, professeur à l'École Spéciale d'Architecture, président d'Honneur de la Sté des Architectes Modernes ; Emm. Pontremoli, membre de l'Institut, Directeur Honoraire de l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts ; Sainte-Lague, Président de la Confédération des Travailleurs intellectuels ; Georges Sebille, architecte honoraire de la Ville de Paris, professeur à l'Institut d'Urbanisme ; Paul Sirvin, architecte D. P. L. G. ; Pierre Vago, architecte D. E. S. A., Secrétaire Général des R. I. A.

COTISATIONS

Rappelons que la cotisation annuelle est de 20 francs pour les membres actifs, 100 francs pour les membres amis. Les membres bénéficient du service gratuit du Bulletin et de divers avantages matériels, notamment d'importantes réductions pour leurs achats de livres et publications d'art, disques, etc.

Le Comité adresse un pressant appel à tous les membres de la Section française, afin qu'ils s'acquittent de leur cotisation pour l'année 1940 dans le plus bref délai.

PORTUGAL

Nous avons le plaisir de pouvoir annoncer la constitution régulière de la Section portugaise des Réunions Internationales d'Architectes.

Cette Section fonctionne en étroite liaison avec le Syndicat National des Architectes Portugais ; ses statuts ont été approuvés et ont reçu la sanction officielle de l'Etat.

Le Comité est constitué comme suit :

MM. Porfirio Pardal-Monteiro, *Président*. Dario Vieira, Secrétaire national, Keil do Amaral, Secrétaire pour l'étranger ; Paul Tojal, trésorier ; Adelino Nunes, contrôleur.

Secrétariat : Largo do Directorio, 4, Lisboa (Tél. 25059).

TCHECO-SLOVAQUIE

Nous avons le plaisir de faire connaître la composition du « Comité de travail » de la Section tchéco-slovaque des Réunions Internationales d'Architectes :

MM. Adolf Bens, Bohuslav Fuchs, Karel Honzik, Stanislav Semrad, Jan Sokol.

Secrétariat : Dostalova, 22 Praha XIX.



STATUTS

Les Réunions Internationales d'Architectes ont pour but de provoquer et de renforcer les liens intellectuels, artistiques et professionnels entre architectes et artistes modernes des divers pays, écoles, formations et tendances.

Le siège des R. I. A. est à Paris. Toutes les communications officielles sont rédigées en langue française.

Peuvent faire partie des R. I. A. tous les architectes sans distinction de nationalité, âge, sexe et formation professionnelle, les artistes et les techniciens ayant des rapports constants avec les architectes.

Les moyens d'action des R. I. A. sont : a) des Congrès organisés dans le cadre de voyages d'études ; b) des échanges d'expositions, de publications, de renseignements, d'étudiants ; c) et toutes autres initiatives rentrant dans le but du groupement défini à l'art 1^{er} des présents Statuts.

Les organes des R. I. A. sont : a) les Comités nationaux ; b) le Comité de Direction ; c) Comité Central d'Organisation.

Les Comités nationaux constituent l'organe de liaison entre les organes centraux des R. I. A. et les architectes des divers pays. Ils jouissent d'une autonomie et d'une liberté complètes, et fixent leurs Règlements intérieurs propres.

Le Comité de Direction est l'organe de liaison et de direction issu des Comités nationaux. Il se compose : a) des délégués désignés par les Comités nationaux à raison d'un délégué par Comité. Chaque délégué dispose d'une voix. Les délégués sont désignés pour 2 ans ; ils peuvent se faire remplacer. b) des membres du Comité Central d'Organisation. Le Comité de Direction élit le Président des R. I. A. pour une période de deux ans, renouvelable.

Le Comité Central d'Organisation est l'organe d'administration des R. I. A. Ses membres sont désignés par le Comité de Direction pour une période de cinq ans, renouvelable. Ce Comité désigne son propre Président ainsi que le Secrétaire général des R. I. A.

Les membres des R. I. A. payent une cotisation annuelle dont le montant est fixé par chaque Comité National.

Les présents Statuts peuvent être révisés par le Comité de Direction à la majorité des 3/4 des votants.

INFORMATIONS

VOYAGE D'ARCHITECTES ET D'ARTISTES AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA ORGANISÉ SOUS LE PATRONAGE DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, DES RÉUNIONS INTERNATIONALES D'ARCHITECTES, DE L'UNION POUR L'ART À L'OCCASION DE L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE NEW-YORK ET DU 15^e CONGRÈS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE

6 Septembre : Embarquement à bord du Normandie au HAVRE.
7, 8 et 9 Septembre : en mer.
11 Septembre : Arrivée à NEW-YORK. Installation à l'hôtel.
12 Septembre : Le matin, visite de la ville en autocar avec guide parlant français. Pendant l'après-midi, continuation de la visite.
13 Septembre : Continuation de la visite. Visites techniques ; réceptions officielles. Première visite de l'Exposition.
14 Septembre : Continuation de la visite de la ville et de l'Exposition. Soirée à l'Exposition.
15 Septembre : Départ dans la soirée en bateau pour BOSTON.
16 Septembre : Visite de BOSTON. Réception à HARVARD UNIVERSITY.
17 Septembre : Visite de SPRING FIELD.
18 Septembre : Visite de QUÉBEC.
19 Septembre : Visite de MONTREAL et OTTAWA.
20 Septembre : Arrêt aux Chutes du Niagara.
21 Septembre : Séjour à DETROIT. Visite des Usines FORD.
22-23 Septembre : Journée consacrée à la visite détaillée de CHICAGO. Visites techniques. Le soir, départ pour Washington.
Du 24 au 30 Septembre : Séjour à WASHINGTON. Journées consacrées au Congrès.
30 Septembre : Départ de WASHINGTON. Arrêt à PHILADELPHIE. Logement à NEW-YORK.
1, 2, 3 Octobre : Séjour libre à NEW-YORK. Pendant ce séjour, les voyageurs pourront effectuer des visites techniques à leur choix. Nous nous ferons un plaisir de leur être utile pour leur établir les programmes ou leur procurer des introductions, selon la demande que chacun voudra bien nous adresser.
4 Octobre : Départ à bord du QUEEN MARY.
5, 6, 7 et 8 Octobre : en mer.
9 Octobre : Arrivée à CHERBOURG.

PRIX PAR PERSONNE : Départ du Havre, Retour à Cherbourg : à partir de : 525 dollars.

Programme détaillé adressé sur demande à « L'Architecture d'Aujourd'hui », 5, rue Bartholdi, à Boulogne (Seine).

CONCOURS

POUR LE RAJEUNISSEMENT DES ABATTOIRS DE MONT-DE-MARSAN

Le Conseil Municipal a décidé la mise au concours des travaux de rajeunissement des Abattoirs, dans la limite d'une dépense de 600.000 fr. Le concours est ouvert à tous les architectes français diplômés. Les plans devront être déposés avant le 1^{er} juin.

Pour tous renseignements, s'adresser à la Mairie.

CASERNE DE GENDARMERIE A SERVIAN (Hérault)

Mise au concours, sans engagement d'aucune sorte de la part de la commune, d'un avant-projet de construction d'une caserne de gendarmerie à Servian. Mont. de la dépense à envisager :

quatre cent cinquante mille francs, ci 450.000

Délai maximum pour présentation en Mairie de l'avant-projet estimatif : 20 jours. — Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat de la Mairie de Servian.

EXPOSITION ET CONCOURS DES APPLICATIONS ARTISTIQUES DES MATIÈRES PLASTIQUES

du 8 au 23 Mai 1939

En raison du développement pris à l'Étranger par les applications de l'Industrie des Matières Plastiques, la Société d'Encouragement, d'accord avec l'Union des Industries Chimiques, a décidé d'organiser, en son Hôtel, 44, Rue de Rennes, Paris (6^e), du Lundi 8 au Mardi 23 Mai 1939, une Exposition des applications artistiques françaises de l'Industrie des Matières Plastiques à l'Architecture, à la Décoration fixe, aux objets Mobiliers et Ménagers, au Vêtement, à la Parure, au Jouet. A cette occasion, un concours de projets à exécuter en matières plastiques est organisé sous le patronage de M. Huisman, Directeur Général des Beaux-Arts, et de M. Luc, Directeur Général de l'Enseignement Technique. Les projets sont à déposer le 3 Mai 1939.

EXPOSITIONS

AU MUSÉE GALLEIRA (Mars au 8 Avril 1939)

EXPOSITION ORGANISÉE PAR PORZA

ASSOCIATION INTERNATIONALE POUR LES ÉCHANGES
ARTISTIQUES ET INTELLECTUELS

Cette manifestation, qui a groupé exclusivement des œuvres des membres de Porza, a eu lieu pour la première fois au Musée Galliera.

Nous rappelons que le sujet de cette exposition « De l'idée à la Forme » a permis de voir les projets et esquisses à côté des œuvres réalisées. La diversité des tendances qu'on y a trouvées, a démontré la vitalité du sens plastique et l'esprit inventif qui animent les artistes contemporains.

On y a remarqué, en particulier, des œuvres de Jacques Adnet, L. Albin Guillot, Maurice Barret, O. Bauer, Pierre Chareau, Paul Colin, Mme Dem, Raoul Dufy, A.-J. Furiat, Marcel Gimond, Albert Gleizes, Suzanne Guiguichon, Jean Janin, Kisling, Jean Lambert-Ruckly, Emile-Robert Lamy,

Laprade et Bazin, Micheline Laurent-Pingusson, Le Corbusier et P. Jeaneret, Jacques Lenoble, Jean Lurçat, Rob. Mallet-Stevens, J. J. Martel, Gustave Miklos, Henri Navarre, Auguste Perret, G. H. Pingusson, Wilfrid Prost, Juliette Roche, Jean Royère, Da Silva Bruhns, Victor Tichler, Touchagues, Suzanne Tourte, Henri de Waroquier.

Le Vendredi 24 Mars, une soirée a été donnée dans le cadre de l'Exposition, au cours de laquelle les artistes exposants ont reçu les visiteurs et ont présenté leurs œuvres. En outre, plusieurs d'entre eux ont projeté des esquisses et dessins de leurs travaux et ont montré ainsi la genèse de leur œuvre.

CONFÉRENCES

AU CENTRE D'ÉTUDES SUPÉRIEURES, INSTITUT

TECHNIQUE DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Le mercredi 19 Avril 1939, à 17 h. 45, M. LEAUTE, Professeur à l'École Polytechnique, Président du Syndicat des Produits spéciaux pour revêtements routiers, Président de la Commission Technique de l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, traitera de « QUELQUES VUES ACTUELLES SUR LE POUVOIR D'ACCROCHAGE DES LIANTS ROUTIERS ».

COMITÉ NATIONAL DE L'ORGANISATION FRANÇAISE BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

Une journée d'études du Bâtiment et des Travaux Publics aura lieu à Paris, le 22 Avril, sous le haut patronage des Ministres des Travaux Publics, du Travail et de l'Economie Nationale, avec la collaboration d'un grand nombre de Fédérations et Syndicats du Bâtiment, des Travaux Publics et de l'Architecture.

La première séance portera sur la préparation des projets et marchés, du rôle du client, de l'architecte, des administrations, de la normalisation. Elle sera présidée par M. André BERARD, Président de l'Office général du Bâtiment et des Travaux Publics.

La seconde séance, sous la présidence de M. Lucien LASALLE, Président de la Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics, sera consacrée à la préparation du travail en chantier.

M. Marcel FERRUS, Président du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics, présidera la troisième séance, qui portera sur le calcul des prix de revient.

Le programme sera envoyé gratuitement sur demande adressée au CNOF, 57, rue de Babylone, Paris (7^e).

RECTIFICATIONS

N° 1 - JANVIER 1939

Page 18. Nous publions un bureau exécuté par Jean Prouvé. Nous avons omis de signaler que ce bureau avait été dessiné par Paul Bry et Marcel Bovis pour la C. P. D. E. et édité par les Ateliers J. Prouvé et Nord et Alpes.

Page 80. Le placard-coiffeuse publié d'après la Revue « Domus », est de M. Pippo ARZONI et non de M. BEGA, comme indiqué.

Page 34. APPAREILS D'ÉCLAIRAGE.

L'applique à bras du milieu n'est pas un projet de Boris-Lacroix, mais de Giso.

Page 6. SIÈGES MÉTALLIQUES.

Les accoudoirs Giso sont fabriqués d'une matière plastique, blanc ou noir, sous le nom de « Gisolite » et non en bois comme il est indiqué.

Page 26. TISSUS D'AMEUBLEMENT.

Le tissu du milieu a été par erreur attribué à Solignac, alors qu'il a été dessiné par Geneviève Prou.

N° 2 - FÉVRIER 1939

A PROPOS DE L'EXPOSITION DE L'O. T. U. A.

Page 92. A la ligne 36, la phrase « Pour pouvoir comparer l'efficacité des diverses méthodes d'isolement » s'est glissée par suite d'une erreur typographique. Il faut lire : Cette chape portera, d'autre part, le plancher fini, et évitera toute liaison rigide entre celui-ci et le plancher portant, à condition que cette chape soit également isolée verticalement, dans le pourtour de chaque pièce, des murs l'entourant.

DIVERS

UNE SEMAINE DE LA SÉCURITÉ

LA SEMAINE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ, organisée à Paris, par l'œuvre pour la Sécurité et l'Organisation des Secours, sous le patronage de M. le Président de la République et du Gouvernement, aura lieu du 11 au 18 Juin 1939.

Les différents aspects de la Sécurité y seront évoqués, notamment les problèmes concernant l'Incendie et la Défense Passive, la Sécurité dans les transports, la sécurité dans le travail (accidents du travail et maladies professionnelles).

Sur tous ces ordres de questions, les suggestions et propositions peuvent être, dès maintenant, adressées au Commissariat Général de la Semaine, au Grand-Palais Porte H, avenue Alexandre III - Paris.

Une Exposition éducative sera organisée durant la Semaine dans les locaux et les sous-sols de la Gare des Invalides.

A LA GRANDE MASSE DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES ARTS DÉCORATIFS

La Grande Masse de l'École Nationale Supérieure des Arts Décoratifs a donné le vendredi 24 Mars son Bal annuel « Une nuit avec les Muses », sous la présidence effective de M. Jean Zay, Ministre de l'Éducation Nationale. Donnée au profit de la Caisse de secours et du Sanatorium des Étudiants, cette fête pleine d'entrain, a eu pour cadre les nouveaux aménagements du Palais de Chaillot.

ARCHITECTES ET URBANISTES, PRÉVOYEZ LA COULEUR

Les Architectes d'aujourd'hui, formés au dur contact des nécessités de l'époque sont tentés parfois d'oublier la Couleur dans l'étude de leurs projets et devis. Les lecteurs de l'Architecture d'Aujourd'hui ne nous accuserons pas de nous départir d'une attitude très stricte vis-à-vis des conceptions «rationnelles», les seules auxquelles les colonnes de notre Revue sont largement ouvertes; encore faudrait-il s'entendre sur le mot et considérer le rationalisme comme un moyen et non comme une fin. Aussi, nous ne pouvons qu'encourager toutes les initiatives pour améliorer les conditions de vie, aussi bien sur le plan de l'hygiène que sur celui de l'agrément.

La Couleur est un élément essentiel considéré trop souvent, non pas comme négligeable, mais comme susceptible d'être étudié en son temps, après achèvement des constructions.

C'est contre cette tendance que nous désirons réagir. La ville ne sera attrayante que lorsque les façades ternes ou lépreuses auront cédé le pas à des surfaces multicolores, soigneusement entretenues, comme on en trouve malheureusement en France trop peu d'exemples. Les budgets à prévoir pour la création et l'entretien de façades peintes n'ont rien d'excessif. Encore, les architectes ou urbanistes doivent-ils le prévoir et ne pas s'apercevoir que leurs crédits sont épuisés au moment où se pose le problème de la couleur.

Sachons mettre largement à profit les progrès de la technique contemporaine.

Il n'est plus nécessaire de recourir aujourd'hui aux peintures à l'huile généralement luisantes. La peinture mate, plus discrète, a conquis une place essentielle dans l'architecture et la décoration contemporaines. Il serait injuste de ne pas citer ceux qui ont été à la fois les créateurs de la peinture mate prête à l'emploi et les infatigables défenseurs de la couleur. Nous voulons dire M. Pierre BERTIN et Madame Alice LAPEYRE, inven-

teurs du STIC B dont nos lecteurs ne sont pas sans connaître les propriétés techniques. Et tout récemment, en attribuant à une femme sa plus belle décoration: la Légion d'Honneur, le Gouvernement reconnaissait les résultats obtenus dans ce sens, pour l'un des pionniers de la Couleur: Mme Alice LAPEYRE.

Il convient de faire confiance à ceux qui depuis plus de vingt ans se penchent sur ces problèmes importants; Pourquoi ne demanderait-on pas que la marque soit imposée dans les Cahiers des charges des Administrations où l'on spécifierait par exemple: STIC B, peinture laquée mate.

Rappelons ici le rôle important joué dans de nombreux Congrès internationaux par M. Pierre BERTIN, dont les communications techniques ont été particulièrement remarquées, notamment à Prague, à Milan et à Lyon.

Au Congrès de Prague, M. Pierre BERTIN insistait notamment sur les qualités techniques ou hygiéniques: des peintures mates laissant respirer les matériaux.

Mais aujourd'hui, c'est surtout sur une question d'esthétique que nous voudrions attirer l'attention, à l'occasion de ce numéro spécial d'Urbanisme.

L'épiderme de nos cités ne doit plus être négligé. C'est lui qui contribue pour beaucoup à créer l'ambiance aimable ou joyeuse à laquelle nous aspirons. Le problème est d'ailleurs délicat. La Polychromie de nos villes exige le plus grand tact. L'expérience doit intervenir: et la sticatisation peut faciliter les solutions, évitant l'éblouissement, apportant de l'harmonie et du charme dans de nombreuses cités dont on déplore la médiocrité ou la monotonie.

Architectes et Urbanistes, participez avec nous à la Croisade pour la Couleur. Pensez aux ressources de la couleur mate dans la construction des immeubles et des villes. Surtout, pensez-y dans l'élaboration de vos projets définitifs, et faites une sélection dans votre choix: prenez la couleur mate, lumineuse et apte à protéger les matériaux.

UN BOIS FLEXIBLE

L'échantillon de « FLEXWOOD » — bois flexible — que nous avons présenté dans notre numéro de Janvier, est constitué par un bois naturel tranché, collé sur toile, poncé et rendu flexible par un procédé breveté.

Il se pose en revêtements et lambris sur toutes matières sèches. Il épouse leurs formes. Il ne se décolle jamais. Il ne se déforme pas à la chaleur et est incombustible aussitôt posé.

Il est préparé à Paris en toutes essences — s'entretient comme tous les bois — est pratiquement inusable et coûte à peine plus cher que la peinture.

La Société Française Flexwood qui le prépare, 83, rue du Chevaleret — Gob. 08-21, a de belles références et donne gratuitement tous renseignements.

PETITES ANNONCES

MÉTRUR-VÉRIFICATEUR

MARCEL BORDEUX, E. D. P., Métrur-Vérificateur spécialiste en Couverture, Plomberie, Chauffage, Chaudronnerie, Fumisterie et Maçonnerie Industrielles, 46, Rue Fontaine-au-Roi, Paris (XI^e). Tél. Obe 55-64.

DEMANDE D'EMPLOI

Architecte, 29 ans, Lauréat Concours, Médaille A. P. A. F. et S. E. A. I., 10 ans pratique province, recherche situation à Paris chez Architecte, Décorateur ou Entreprise. Sérieuses références. Ecrire G. R. à l'Architecture d'Aujourd'hui.

Nous avons acheteurs de deux de nos numéros techniques: celui de Mai 1935, consacré au CHAUFFAGE ET A LA VENTILATION et celui de Décembre de la même année sur les MATÉRIAUX DE REVETEMENTS.

Faire offre directement à R. RICHARD et Cie, 29, boulevard Carnot à Alger.

A vendre, extrêmement rare, une collection complète de l'Architecture d'Aujourd'hui, depuis le début (8 années, de 1931 à 1938 inclus). Collection complète non détaillable (88 Numéros): Frs. 2.500 franco, France et Colonies.

Port en plus pour l'Etranger. S'adresser à la Revue qui transmettra.

CHASSIS MÉTALLIQUES FRANCOTTE

Coulissant horizontalement — Brevetés dans tous pays

AVANTAGES NOUVEAUX

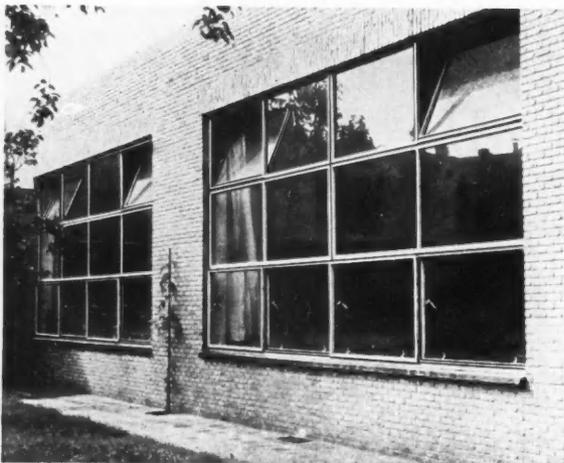
Étanchéité parfaite — Enlèvement facile sans outils — Régler facile de l'aération par tous temps — Esthétique parfaite: ni charnières, ni pivots — Encombrement nul, nettoyage aisé — Bas prix de revient

pour achat, licences ou châssis, s'adresser à la

SOCIÉTÉ FRANCOCHASS

5, rue Philippe LUXEMBOURG (Grand-Duché)

Catalogue sur demande



HENNEBIQUE

BÉTONS ARMÉS «HENNEBIQUE», 1, RUE DANTON, PARIS. PREMIER BUREAU D'ÉTUDES DE BÉTON ARMÉ EN DATE COMME EN IMPORTANCE; A ÉTUDIÉ DEPUIS 50 ANS POUR LES ARCHITECTES ET POUR SES 1.900 ENTREPRENEURS - CONCESSIONNAIRES PLUS DE 130.000 AFFAIRES DONT 96.000 EXÉCUTÉES

TRIBUNE LIBRE CADENCE ET LUMIÈRE

Dans le « Bulletin de la Grande Masse de l'Ecole des Beaux-Arts », un Grand Prix de Rome, Camille Montagné, a publié un essai fort substantiel sur les valeurs plastiques d'un temple grec. Le fait est significatif, car il présente un effort courageux de la part d'un jeune de sortir de ce cercle qu'une dialectique fataliste voudrait tracer autour de certains problèmes. Entre un traditionnalisme, obligé d'emprunter ses mots d'ordre aux agences de tourisme et s'acharnant à immobiliser le pays en un musée à perpétuité, et l'orgueil macabre, provenant d'une mutilation volontaire de l'esprit — Il n'y a pas de juste milieu. Il est vain, en effet, d'espérer une réponse à des questions formulées en dehors de la vie. Devant ce double cordon sanitaire que deux pompierismes rivaux s'efforcent de dresser devant la jeune génération d'architectes, la première obligation qui s'impose à celle-ci consiste à refuser la ceinture de chasteté, paralysant ses mouvements. Non qu'il soit question de la précipiter dans un mouvement artificiel ou une révolution permanente. Mais les jeunes d'aujourd'hui ont le droit de tirer librement le bilan de toutes ces luttes d'un passé récent, ils ont le devoir de s'adresser enfin à leur instinct pour en faire le juge suprême de leurs décisions. Ils doivent de nouveau suivant une loi inépuisable, aller à la découverte de la vie, à la rencontre de l'homme. De l'homme tout court et point de cet HOMME tout fait, dernier refuge d'une martyrologie, qui ne vit que d'une persécution artificiellement attisée.

Evidemment le monde actuel n'est pas très accueillant et on ne construit pas une architecture avec un homme de crise dans lequel la vie et la mort se touchent de si près qu'il devient souvent difficile de les discerner. L'homme de crise a toujours peur. Obsédé par le présent, il trahit constamment l'avenir ; obstiné à rester jeune à tout prix, il ne trouve plus le chemin qui pourrait le conduire vers la maturité. Vivre, signifie pour lui tout au plus escroquer le moment. Pourtant, pareil à un corps social, l'architecture a besoin d'une éthique des formes. La nécessité de consentir à cette discipline devient aujourd'hui plus urgente qu'une vulgarisation de préceptes d'hygiène ou une proclamation spectaculaire de quelques formules politico-sociales.

Ce serait une tâche bien désespérante que de vouloir accéder à la plénitude en atomisant la vie.

Pour un jeune architecte dont l'âme n'a pas encore été dilatée par une muséographie universelle qui, dernièrement, s'arroge même le droit de prendre en main l'éducation artistique des masses, le contact avec la Grèce sera toujours une source d'émerveillement, l'homme ne cessant ja-

mais d'être présent dans l'art grec. Aujourd'hui encore cette source est loin d'être tarie. Il suffit d'avoir soif pour pouvoir se délecter de sa fraîcheur éternelle. C'est ainsi que dans son étude, Montagné essaie de nouveau de saisir le mystère du temple grec. Dans un langage précis, mais non dépourvu d'émotion, il nous parle d'abord de la CADENCE des formes, empruntant à la musique sa loi. Mais il y a surtout la LUMIÈRE. C'est dans la lumière que le plasticien grec modèle ses formes, c'est de la lumière que lui vient cette science subtile, la « puissance de l'œil », de cet œil mobile qui est quelque chose d'autrement vivant qu'un simple axe de symétrie rigide, donc immobile. C'est la « courbe mélodique » qui devient le vrai leitmotiv de cette symphonie sereine, cette ligne, méprisant la sécheresse d'un concept purement géométral, une ligne vivant dans l'espace. Pour serfer le problème de près, pour mettre à une nouvelle épreuve cette science des « corrections optiques », Montagné ne dédaigne pas de s'astreindre à une mesuration rigoureuse de l'Euloson d'Athènes. Il sait fort bien que cette rigueur pourra aisément lui attirer le reproche d'une pédanterie dépassant son but. Mais il observe fort justement : « Si le relevé des millimètres, accusés par exemple dans l'inclinaison d'une architrave, attire l'attention sur une méthode de construction d'une rigueur seulement technique, ce même écart considéré dans l'espace, par l'image du plan lumineux qu'il crée, devient le SIGNE D'UNE LOI DE L'ESPACE. On peut en effet rester rêveur devant un résultat comme celui-ci qui nous démontre comment un stylobathe de 22 mètres de longueur bénéficie encore d'une flèche de 3 centimètres. Sans vouloir contester la science extraordinaire des Grecs d'obtenir dans l'exécution des résultats d'une perfection pareille, on peut toutefois se demander si de telles finesses peuvent réellement influencer la perception spatiale, c'est-à-dire, changer le jeu de la lumière qui anime une surface. Mais cette restriction admise, l'essai de Montagné, tout en évitant la moindre allusion à l'architecture de notre temps, offre pourtant une réplique directe à cette question angoissante que beaucoup de jeunes de notre génération doivent se poser : Comment se fait-il que cette ligne moderne, dont nous sommes tellement fiers, meurt constamment entre nos mains ?

Pour recréer la vie, il faut parfois avoir la force d'ignorer l'actualité. C'est pourquoi le pèlerinage en Grèce est de tous les temps. Il répond à ce besoin intense de l'homme de retrouver son équilibre et de donner au mouvant cette durée qui n'est autre chose que la qualité. L'art grec atteint à cette grandeur inégalable parce qu'il résume le geste de suprême conciliation de l'homme envers la vie.

Bruno ELKOUEN.

BIBLIOGRAPHIE

LA SCULPTURE GRECQUE ARCHAÏQUE

PAR JEAN CHARBONNEAUX

100 pages de texte - 57 planches - 175 × 230.

Chapitre 1. - Des origines au milieu du 6^e siècle.

Chapitre 2. - Prédominance de l'influence ionienne.

Chapitre 3. - La sculpture monumentale et décorative dans la seconde moitié du 6^e siècle.

Chapitre 4. - L'esprit nouveau dans la statuaire à la fin du 6^e siècle et au temps des guerres médiques.

Chapitre 5. - De Xanthos à Egine.

Chapitre 6. - La sculpture attique et la sculpture ionienne après les guerres médiques.

Chapitre 7. - Olympie.

GAUGUIN

PAR JOHN REWALD

Format 250 × 335. 40 pages de texte. 125 planches.

Encore un ouvrage sur Gauguin, mais quel ouvrage, admirablement documenté et édité. L'auteur rappelle d'ailleurs toute la bibliographie relative à Paul Gauguin. Il lui a fallu pour cela deux grandes pages.

John Rewald nous conte minutieusement la vie extraordinaire du grand peintre et essaye de nous faire comprendre son caractère. Il classe ses œuvres et divise sa vie selon les séjours du peintre en France et à Tahiti.

Cet excellent exposé est accompagné d'environ 125 planches de grand format en phototypie ou en quadrichromie. Le tirage est excellent et le peintre n'est pas trahi par la reproduction.

LA REPRISE DU BATIMENT ET L'AMORTISSEMENT DE LA DETTE PUBLIQUE

Plaquette de 18 pages, par E. CHAUX et E. RIVOIRE

Editions de l'Etat Moderne

Les auteurs exposent un moyen de financer la reprise du bâtiment en France. Les pouvoirs publics le prendront-ils en considération ? Nous en doutons, hélas ! L'exposé est émaillé pourtant de statistiques éloquentes. Nous en prenons au hasard quelques unes :

Demandes d'autorisations de bâtir à Paris		Activité de la construction à Paris	
En	1913	1913	1913
	1997	6.470 étages	
1934	729	1.184 étages	Indice 100
1935	587	1.347 étages	90
1936	478	934 étages	13
1937	332	378 étages	5

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ARCHITECTURE TURQUE

PAR RESIT SAFFET ATABINEN (en Français)

Essai de classification de quelques notes prises au cours de 35 ans de voyages entrepris sous le signe du Turquisme.

Table des Matières

Introduction et considérations générales sur la genèse et les caractéristiques de l'architecture turque.

I. Choix de l'emplacement. — II. Harmonie extérieure. — III. Groupement d'édifices. — IV. Dimensions du Portail. — V. Toits pyramidal, conique, voûtes, coupoles ogivales en forme de casque et de bulbe. — VI. Auvent. L'Avant toit en saillie. — VII. Abondance de lumière. — VIII. Netteté de la conception, sobriété de la décoration. Conclusion. Plus de 100 illustrations.

ARCS DE TRIOMPHE ET COLONNES TRIOMPHALES

Publié sous la direction littéraire de M. Gustave Hirschfeld, Bibliothécaire en chef du Sénat. Illustré de 38 héliogravures.

Table des Matières

LES QUATRE ARCS :

I. Ludovico Magno : La Porte Saint-Denis ; La Porte Saint-Martin.
II. Les Arcs de Napoléon : L'arc de Triomphe du Carrousel ; L'arc de Triomphe de l'Etoile.

LES TROIS COLONNES :

I. La Colonne de la Grande Armée ou Colonne Vendôme ;
II. La Colonne de la Victoire ou du Chatelet ;
III. La Colonne de Juillet ou de la Bastille.

COURS SUPÉRIEUR DE CHAUFFAGE, VENTILATION ET CONDITIONNEMENT DE L'AIR

LIVRE I

PRINCIPE ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS
PAR ANDRÉ MISSENAUD

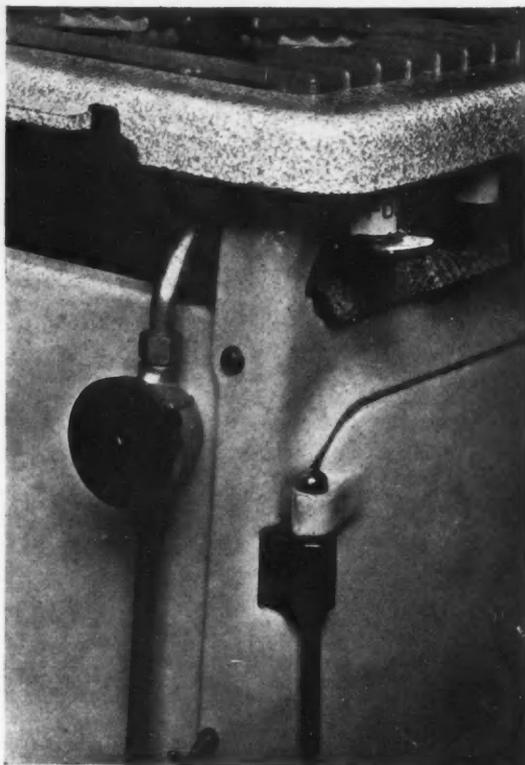
PRINCIPAUX CHAPITRES

Généralités. Etudes de la Ventilation et du Conditionnement de l'Air. Généralités sur les installations de chauffage et sur le calcul de leur puissance. Etude de la production de la chaleur. Surfaces de chauffe et Tuyauteries. Chauffage à eau chaude. Chauffage à vapeur. Autres procédés. Réglage, rendement, réception et essais. Détermination du mode de chauffage le plus rationnel.

AVIS

La LIBRAIRIE DES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, Place de la Sorbonne, et 49, Boulevard Saint-Michel, est ouverte sans interruption, de 9 heures du matin à 11 heures du soir.

Vous y trouverez, dans un cadre agréable et moderne, tous les livres de tous les éditeurs et toujours le dernier numéro de l'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI. (Tél. Odéon 47-33).



LE THERMOSTAT DÉCHARGE LA CUISINIÈRE DE TOUT SOUCI DE SURVEILLANCE

QU'EST-CE QUE LE THERMOSTAT ?

L'emploi du thermostat est aujourd'hui courant dans la cuisine au gaz.

Jusqu'à l'invention de ce dispositif, toute cuisson au four devait s'accompagner d'une surveillance attentive. Pour savoir, avant que d'introduire une pièce, si le four était à bonne température, la cuisinière se bornait à y introduire la main, voire à projeter sur la sole quelques gouttes d'eau... dont l'ébullition plus ou moins vive lui servait d'indication. La pièce, une fois introduite, la réussite était livrée à la vigilance de la cuisinière dont la moindre inattention pouvait être fatale. Pour suivre la cuisson, pour en connaître l'état, il fallait souvent ouvrir le four, à chaque fois donc le refroidir et par là, ralentir, voire arrêter la progression normale du chauffage.

Pour délivrer la cuisinière de cette surveillance, l'affranchir de l'obsession du rôti carbonisé et du soufflé « retombé », le technicien s'efforça, non pas de lui indiquer à tout instant la température régnant dans le four, mais plutôt de régler automatiquement cette température au degré justement nécessaire et, une fois ce degré atteint, de le maintenir pratiquement invariable : d'où l'application du thermostat.

Il existe divers modèles de thermostats ; mais le principe est un.

Il repose sur l'inégale dilatabilité des métaux, sous l'action de la chaleur. Un tube de laiton, dont le coefficient de dilatation est relativement élevé, est rendu solidaire par une de ses extrémités d'une tige d'acier « invar » qui, comme son nom l'indique, est pratiquement insensible aux variations thermiques. L'autre extrémité est fixée, vissée par exemple, dans la paroi du four et porte le siège d'une soupape, dont le clapet est porté par l'extrémité libre de la tige d'invar.

Sous l'influence de la chaleur, le tube de laiton s'allonge, entraîne la tige qui elle-même, entraîne le clapet : l'orifice d'arrivée du gaz au brûleur est ainsi progressivement obturé et finit

par être fermé lorsque la soupape s'applique sur son siège. A ce moment, seule reste allumée une veilleuse qui enflammera de nouveau le gaz au brûleur lorsque, par l'effet du refroidissement, le laiton se rétractant, entraînera en sens inverse la tige d'« invar ».

Ouverture-fermeture, fermeture-ouverture : tel est le fonctionnement du thermostat qui donne au chauffage par le gaz toute sa souplesse et lui confère la supériorité incontestable sur les autres producteurs de chaleur d'une action progressive. Ainsi dispose-t-on d'une gamme ininterrompue de température pour tous les mets, depuis les plus délicats jusqu'à ceux dont la cuisson demande presque, le plein feu.

Comment doit-on se servir du thermostat ? La graduation, dont le réglage a été fait à l'usine par le fabricant, est non pas en degrés de température, mais en « numéros » généralement de 1 à 10. Un tableau, fourni avec l'appareil, indique la correspondance des numéros avec les effets culinaires à produire. Veut-on un rôti de bœuf cuit à point ? Le tableau indiquera, par exemple, le numéro 8 avec un temps de cuisson calculé sur le poids de la pièce. Pour des meringues, au contraire, qui demandent seulement à être séchées, on emploiera le numéro 2 ou 1. Et dès lors, le four ayant été préalablement chauffé, le mets à cuire sera enfourné et sa cuisson se déroulera normalement, surveillé par le thermostat jusqu'au moment où, le temps nécessaire étant écoulé, la cuisinière viendra le retirer. De ce moment, on pourra être averti, si l'on veut pousser l'automatisme à l'extrême, par une pendule comme on en voit souvent sur les cuisinières de luxe américaines.

Fait important, le thermostat est pratiquement indépendant de toutes les variations des conditions de la fourniture du gaz et permet donc de réaliser une température de cuisson avec une constance et une précision suffisantes pour les opérations culinaires.

L'ÉCLAIRAGE MODERNE ET RATIONNEL DES ROUTES A GRANDE CIRCULATION

Le bilan tragique des accidents de la circulation est, d'une année sur l'autre, en progression constante, ce qui inquiète, à juste titre, l'opinion publique.

Des statistiques récentes font apparaître que la moitié des accidents de la circulation se produisent la nuit et que 75 % de ces accidents nocturnes ont pour origine une défectuosité de l'éclairage. Les causes les plus fréquentes sont : le mauvais réglage des phares, l'inexécution ou l'exécution tardive des manœuvres de changement d'intensité, l'obligation, sur les routes à grand trafic, de rouler presque constamment en éclairage réduit et la fatigue des yeux occasionnée par des changements fréquents d'intensité lumineuse.

Un éclairage routier fixe et mal étudié peut être également éblouissant, notamment quand les sources lumineuses sont visibles, et cette lumière peut, en outre, devenir très désagréable par réflexion, lorsque la route est mouillée. Toute surface plus claire que son entourage provoque un éblouissement plus ou moins grand, mais d'autant plus fort que la brillance de la lumière est plus vive.

L'éclairage rationnel d'une grande voie de communication doit donc réaliser artificiellement des conditions de visibilité, rendant, le soir, la circulation des véhicules aussi aisée que pendant le jour, et permettant aux conducteurs les mêmes vitesses avec un minimum de fatigue visuelle.

Pour obtenir un éclairage routier satisfaisant, il faut que les véhicules et les objets se trouvant sur la route se détachent par contraste en foncé sur le fond éclairé, c'est-à-dire que l'on doit tendre à éclairer la surface horizontale de la route et non les plans verticaux des objets qui s'y trouvent.

La solution théorique idéale serait donc caractérisée par de grandes hauteurs de suspension et de faibles écartements entre les foyers lumineux.

Pratiquement, toutefois, pour éviter l'éblouissement que produiraient les rayons lumineux frappant directement l'œil des automobilistes, et pour tenir compte des considérations économiques, il est nécessaire de limiter la hauteur de suspension et d'augmenter, autant que possible, l'écartement des foyers.

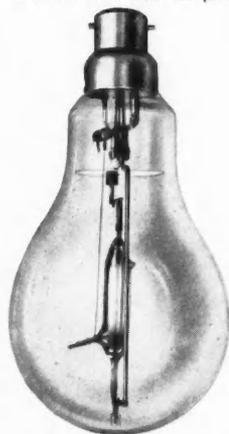
En ce qui concerne le choix de la lumière, de nombreux essais comparatifs et de mesures ont démontré qu'à brillance égale, la lumière jaune éblouit moins que la lumière blanche.

Aussi, l'emploi de la lampe au sodium, en dehors de ses nombreux avantages économiques, est-il le seul remède contre l'éblouissement. La lumière jaune du sodium, même directe, ne peut être gênante, alors qu'à puissance égale, la lumière blanche devient insupportable.



Lampe Philora au sodium

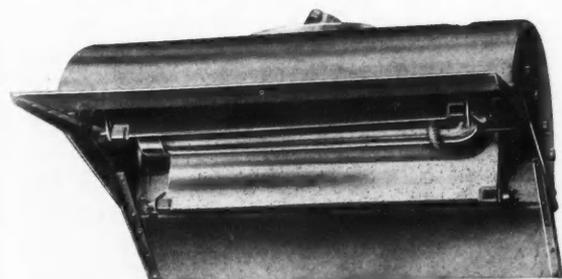
L'utilisation des lampes Philora à vapeur de sodium, dont les avantages, relativement à l'accroissement de l'acuité visuelle et de l'augmentation des contrastes sont incontestables, doit cependant être réservée à l'éclairage routier en dehors des agglomérations en raison même du caractère monochromatique de la lumière émise.



Lampe Philora au mercure

Pour la traversée des villes et pour l'éclairage public lui-même, on adoptera de préférence les lampes PHILORA à vapeur de mercure, dont la belle lumière blanc-bleuté convient parfaitement.

Les appareils à utiliser avec les lampes au sodium et au mercure sont constitués par des réflecteurs en cristal argenté, réglés de manière à n'émettre aucun rayon lumineux rasant, faisant plus de 75° avec la route. Ils réalisent, néanmoins, une uniformité de brillance des plus satisfaisantes.



Appareil d'éclairage type SR 100 pour lampe Philora au sodium

Ces appareils sont munis de visières mobiles, réglables, et de miroirs d'ouverture variable, ce qui permet d'adapter l'incidence du faisceau à la nature du revêtement, à l'écartement des appareils et à leur hauteur, ainsi qu'à la pente de la route.



Appareil d'éclairage type NH 30 pour lampe Philora au mercure

Il est ainsi possible d'adopter un réglage intermédiaire tel que, par route sèche ou par route mouillée, la répartition lumineuse reste pratiquement indépendante de l'état du sol.

Diverses dispositions des foyers lumineux ont été standardisées en fonction des caractéristiques des routes. Nous citerons, ci-dessous, quel-

ques-unes de ces dispositions.

1° Disposition unilatérale des foyers : hauteur 9 m. à 9 m. 50, espacement de 40 mètres.

2° Disposition bilatérale en quinconce : hauteur 9 à 10 m., espacement de 60 mètres d'un même côté de la route.

3° Disposition bilatérale, face à face, des foyers placés à 10 mètres de hauteur et espacés de 40 mètres d'un même côté de la route.

En dehors des lampes PHILORA à vapeur de mercure et de sodium, qui sont plus particulièrement désignées pour l'éclairage des grands circuits routiers ou des grandes agglomérations, il existe, pour les villes de moindre importance, des lampes à incandescence, conçues spécialement pour l'éclairage public.



Lampe à incandescence « Rectalux » pour l'éclairage public

Ces lampes, du type RECTALUX, sont caractérisées essentiellement par une ampoule de forme particulière, comportant, sur sa face interne, un miroir argenté. Ce sont des lampes qui se suffisent à elles-mêmes, en constituant leur propre réflecteur.

Le faisceau lumineux émis par une RECTALUX a la forme d'un pinceau relativement étroit dans le sens transversal, mais très étendu dans le sens longitudinal. Ce pinceau aplati s'adapte donc très bien à l'éclairage des surfaces allongées.

Les lampes RECTALUX constituant un foyer complet, ne nécessitant pas l'utilisation d'un appareillage spécial, permettent de réaliser, très économiquement, des éclairages publics modernes et rationnels, dans toutes les villes ne pouvant disposer, dans ce but, d'un budget important.

Il n'est plus permis de douter de l'intérêt d'un équipement systématique des routes à grand trafic.

En effet, sur les tronçons routiers et sorties de villes déjà éclairés en France les résultats obtenus démontrent une augmentation immédiate de la sécurité et du confort routier. Sur des routes éclairées, l'emploi des phares devient inutile et l'on constate automatiquement une réduction instantanée du nombre des accidents.

Il est à souhaiter que pour résoudre le problème de l'éblouissement, on réalise progressivement l'éclairage des grandes voies de communication françaises, que l'on ne rencontre encore que d'une manière sporadique.

ENDUITS CANDELOT

PEINTURE HYDROFUGE

CIMENT PORCELAINE ANTI-NITREUX
SUR PLÂTRES
FRAIS. HUMIDES OU SALPÊTRÉS

PRÉSERVATIF SPÉCIAL
SUR CIMENT
ET MORTIERS DE CHAUX

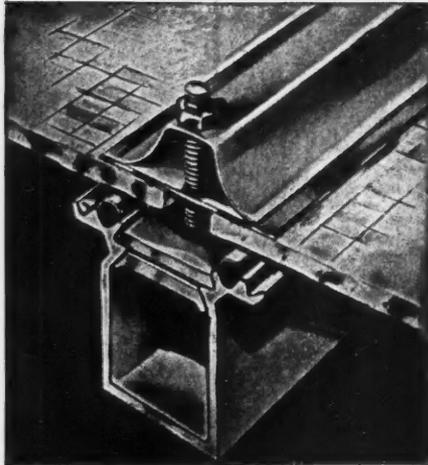
BERNARD & Cie, 148, FAUB. St-DENIS, PARIS - Tél. Nord 36-62 et 63

VITRAGES
sans mastic

VEMA

Étanchéité absolue
Suppression de l'en-
tretien
Dilatation libre du
verre

●
Echange facile
des verres



Autres fabrications :

**CAILLEBOTIS MÉTALLIQUES
ASPIRATEURS STATIQUES**

VEMA

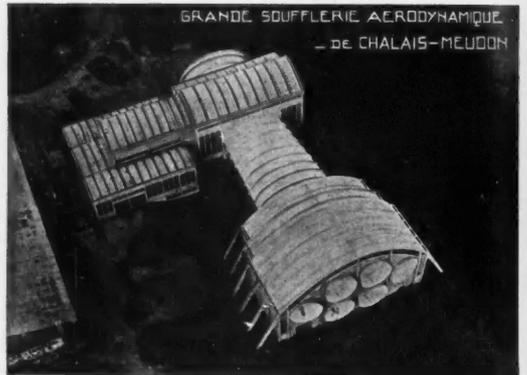
Sté Ame, 39, rue d'Amsterdam
PARIS (8^e) TRINITÉ 52-60

1^{re} A^{ME} DE L'ENTREPRISE

LINDOUSTIN

CAPITAL : 6.000.000 DE FCS.

GRANDE SOUFFLERIE AÉRODYNAMIQUE
— DE CHALAIS-MEUDON



TRAVAUX PUBLICS — OUVRAGES D'ART
AIR COMPRIMÉ — BETON ARMÉ

PARIS — 20 RUE VERNIER — LYON — 63 Av. FÉLIX-FAURE

TEL. ÉTOILE : 04.76 — R.C. SEINE : 422.349

Pour vos revêtements de cours d'écoles
Viafix

à fin 1935 : 52 villes - 91 groupes - 840.000 m²
à fin 1936 : 89 villes - 135 groupes - 600.000 m²
à fin 1937 : 127 villes - 211 groupes - 932.000 m²
à fin 1938 plus de 300 groupes - 1.200.000 m²

S^{te} G^e DE SABLÈRES ET D'ENTREPRISES
22, rue du Sentier, PARIS
TÉL : CENTRAL 05-10

Une dernière référence :
Sept grands lycées parisiens
dont les trois nouveaux lycées :
Cours de Vincennes, Porte Molitor,
Boulevard Murat

LE GÉRANT : ANDRÉ BLOC

Imprimé en France

Imp. LANGLOIS, Argenton-sur-Creuse (Indre)

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays - Copyright by l'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, Mars 1939.

