

3. 1966

Le Carreg Bleu

Feuille internationale d'architecture. 19, rue Bleue, Paris (9<sup>e</sup>)  
Cercle de rédaction : Georges Candilis, Philippe Fouquay, Pierre Grobois, Lucien Hervé, Philippe Mallier, Yonel Schein, André Schimmerling, Denise Cresswell.  
Directeur : André Schimmerling.  
Trimestrielle.

Prix de l'abonnement annuel : 20 F. Le numéro : 5,00 F.  
C. C. P. PARIS 10.469-54

Collaborateurs : Roger Aujame, Elie Azagury, Sven Backström, Aulis Blomstedt, Lennart Bergström, Giancarlo de Carlo, Eero Eerikainen, Ralph Erskine, Michel Eyquem, Sverre Fehn, Oscar Hansen, Arne Jacobsen, Reuben Lane, Henning Larsen, Sven Ivar Lind, Ake E. Lindquist, Charles Polonyi, Keijo Petäjä, Reima Pietilä, Aarno Ruusuvuori, Jörn Utzon, Georg Varghelyi.

## L'AMENAGEMENT REGIONAL VU A TRAVERS DIJON ET SA REGION

*Nous présentons aujourd'hui les travaux de l'année terminale du Séminaire Tony Garnier, réalisés sous la direction de Messieurs les Professeurs R. Auzelle et A. Gutton.*

### PRESENTATION

A une présentation je préfère une réflexion sur les travaux réalisés par l'Atelier au cours de cette année 1965-1966. Nos commettants, en l'occurrence la Direction de l'Aménagement foncier au Ministère de l'Équipement nous ont demandé d'étudier le développement urbain de la ville de Dijon en tenant compte des options prises pour la création des métropoles d'équilibre. Or, la majorité des études présentées dépassent largement le territoire national : elles situent d'abord Dijon dans l'Europe et, à partir de ces prémisses, imaginent un développement urbain en forme de conurbation plus ou moins vaste de la région de Dijon en direction soit de Besançon, soit de Mâcon et même au delà vers Saint-Etienne.

A première vue cette façon de procéder est critiquable : deux projets seulement répondent au problème posé et encore, sans détailler l'essentiel de leurs propositions. Mais puisqu'il s'agit de recherche on peut faire preuve d'une certaine largeur de vue. Et, s'intéressant aux démonstrations, l'on reconnaîtra sans peine que certaines sont fort pertinentes et donnent à penser. Ceci nous amène à examiner le rôle de l'architecte intervenant en tant qu'urbaniste. Doit-il s'en tenir à l'aménagement urbain et à la conception du plan masse de quartier, ou doit-on accepter de lui certaines incursions dans des domaines politico-économico-administratifs qui lui sont par essence complètement étrangers ?

Dans le cas particulier de Dijon il est incontestable que cette incursion était légitime dans la mesure où le programme initial de développement orienté sur l'hexagone français ne tenait manifestement pas compte de la localisation privilégiée de cette ville dans la grande coulée nord-sud reliant Marseille à Rotterdam parallèlement à l'autre grand axe de trafic partant de Gênes vers la Hollande et l'Allemagne, ainsi que de sa position centrale par rapport à l'Europe dans une zone de moindre densité de population.

Pourquoi ne considérer en effet cette ville que dans son rapport de distance avec Paris et ne tenir compte que de sa région support immédiat ? Son passé prestigieux milite en faveur d'une autre conception. Et dans l'instant où la géographie politique et économique de l'Europe se transforme sous nos yeux, n'est-ce pas montrer une certaine sclérose de l'esprit que de ne pas penser à ce que pourrait être l'avenir de Dijon ? Ou, ce qui revient au même, n'est-ce pas accuser dans son être des siècles de centralisation administrative par une tournure d'esprit qui néglige les faits de géographie physique et humaine. N'est-ce pas aussi hélas un des effets induits les plus stérilisants que cette emprise sur les cerveaux de l'ancien dicton "qu'il n'est de lumière que de Paris".

Les jeunes, éloignés des réalités de la centralisation administrative réagissent sainement, sans idées préconçues et c'est là le mérite essentiel de leurs propositions.

Toujours est-il que la majorité des participants a ressenti aux contacts des réalités provinciales, des possibilités latentes, des besoins virtuels d'extension et de développement dépassant largement le cadre urbain. On peut les accuser de mégalomanie certes et sourire de ces incursions de naïfs dans des domaines strictement réservés : politique nationale et internationale, administration, économie, mais le fait est, que grâce à cette liberté d'expression, certaines idées ont pu être émises et feront réfléchir. Et qui sait, peut-être l'une d'entre elles germera-t-elle. Il est certain en tous cas que ces "partis du fou" ont quelque chose de rafraîchissant pour l'esprit et nous débarrassent de bien des idées toutes faites. C'est pourquoi il était inutile de laisser s'exprimer complètement ces jeunes talents. Et nous devons remercier tout particulièrement ceux qui nous ont permis de mener à bien cette recherche en toute indépendance.

Cependant, il ne fait aucun doute que dans l'avenir si les enquêtes préliminaires et un thème de développement nous étaient fournis dès l'origine des travaux nous pourrions répartir au cours de l'année la besogne de telle façon que, sans perdre l'effort imaginatif d'hypothèses originales, le détail de l'aménagement ne soit pas absent de nos propositions. Les jeunes architectes prouveraient alors leur maturité par des suggestions constructives aux échelons où ils peuvent le plus aisément faire la démonstration de leurs qualités.

R. AUZELLE  
septembre 1966

← ENQUETES

PROJETS →

## THEMES

I - FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE DIJON HABITAT ET EMPLOI DANS LE SENS DE SON EVOLUTION SPONTANEE.

II - Régional  
AFFIRMER DIJON DANS SON ROLE DE CAPITALE REGIONALE ; PLANIFICATION.

III - Inter Régional  
AMORCER UNE UNITE BOURGOGNE FRANCHE COMTE DANS L'OPTIQUE D'UNE LIAISON RHONE RHIN.

IV - National  
REALISER A PARTIR DE DIJON ET DE VILLES VOISINES EXISTANTES OU NOUVELLES UN ENSEMBLE ENTRE PARIS, LYON ET METZ-NANCY.

V -  
DONNER A DIJON ET SA REGION UN ROLE ADMINISTRATIF, UNIVERSITAIRE OU SECONDAIRE SUR LE PLAN EUROPEEN.

VI - Européen  
DEVELOPPER LA BOURGOGNE COMME : "PAYS D'ENTRE RHONE ET RHIN".

Ci-dessous figurent les noms des équipes dont nous n'avons pu, faute de place, publier les projets, sinon sous forme de schémas.

Nous nous en excusons ; d'autant que ces projets eussent mérité au même titre que les autres la publication intégrale.

Création de plusieurs noyaux autour de Dijon :  
G. NOEL, Architecte D.P.L.G.  
H. PERRE, At. Zavavoni  
R. A. PERRE, Architecte D.P.L.G.

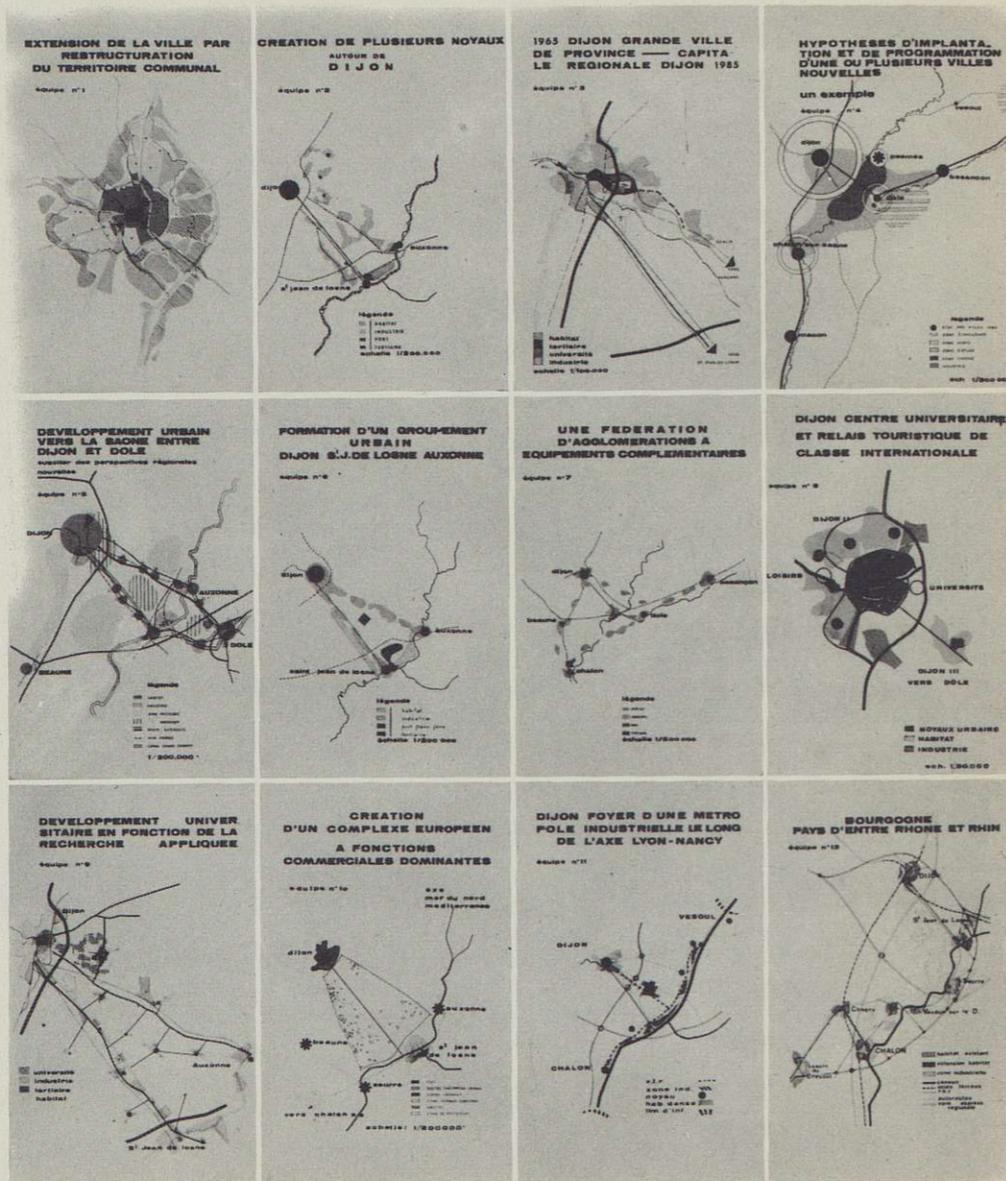
Formation d'un groupement urbain Dijon Saint-Jean de Losne Auxonne :  
M. PARTOUCH, D.P.L.G. at. Lamache  
P. MORYUSEF, at. Albert  
G. SOISSON, at. Bourbonnais

Dijon Centre Universitaire et relais touristique de classe internationale.  
Louis VINCENT - Michel HENNUYER

Hypothèses d'implantation et de programmation d'une ou plusieurs villes nouvelles.  
COT - BOUDON - CANCIO - MOSCA - ZAKRI.

Dijon foyer d'une métropole industrielle le long de l'axe Lyon Nancy :  
BERQUIN D.E.S.A. VAGO D.P.L.G.  
DURAND D.E.S.A. MOINI D.P.L.G.

## HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT DE DIJON ET DE SA REGION DANS LA PERSPECTIVE D'UN DOUBLEMENT DE LA POPULATION EN 1985



## EXTENSION DE LA VILLE PAR RESTRUCTURATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

### Commentaire CARRE BLEU

Exemple de recherche, inspirée par la ville actuelle, dirigée vers la ville future proprement dite. Considérations purement physiques et psychologiques.

Découverte de la recherche psychologique de la ville.  
Recherche d'une échelle sérieuse de développement.

Prévision et souplesse :

Trois hypothèses possibles :

- 1 - Croissance de la ville actuelle autour de son noyau actuel.
- 2 - Croissance de la ville autour de quatre noyaux distincts.
- 3 - Croissance linéaire selon des directions géographiquement saines.

Phases de développement discernées.

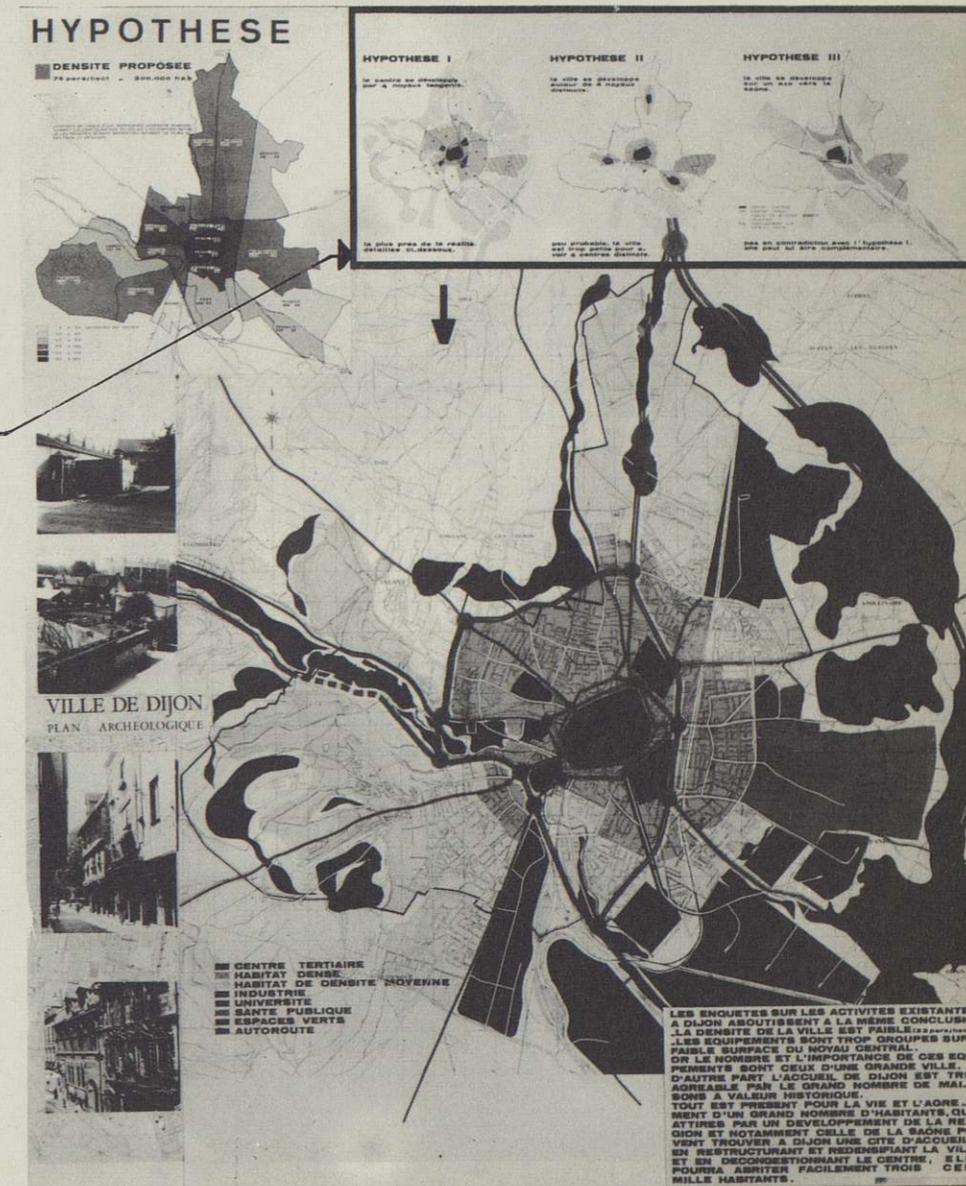
Mais,  
Il semble que les auteurs, fascinés par la ville, n'ont guère été intéressés par le rapport entre la ville et sa région :

- peut-être pensent-ils qu'en ce qui concerne Dijon, c'est là un faux problème ?

### Conclusion

Les auteurs, ont exalté, au cours de cette démonstration, les valeurs de la ville, que même une étude d'implantation des activités régionales ne doit pas faire oublier.

Jacques LAPCHIN, ar. D.P.L.G.  
Hector PATRIOTIS, ar. T.H.M.  
François PAYEUR, at. Arretche.



# DIJON GRANDE VILLE DE PROVINCE - - CAPITALE REGIONALE - DIJON 1985 -

## Commentaire CARRE BLEU

Conclusions autoritaires, reposant sur des arguments démographiques et sur des considérations physiques. Echelle urbaine.

Exercice sur ce que pourrait devenir Dijon, si la destinée de sa région l'amenait à une croissance telle que l'équilibre de la ville actuelle devrait être radicalement modifié.

Il s'agit de l'étude de la nouvelle échelle possible d'une ville et de ses étapes de réalisation, reposant essentiellement sur des recherches sérieuses de démographie et débouchant sur des conclusions concernant les densités des aires urbaines.

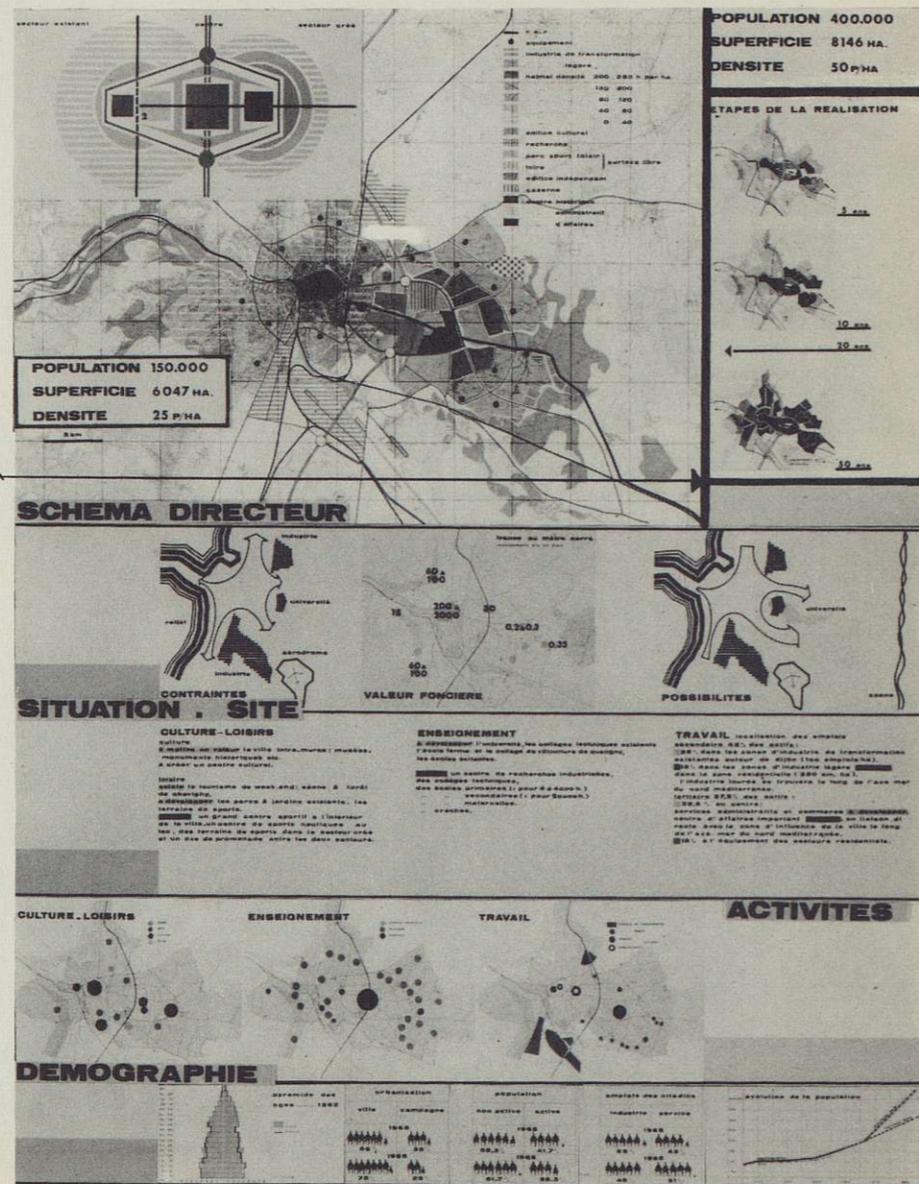
Dans la réalité l'enquête démographique serait évidemment plus complexe : pourrait-elle seulement être menée sérieusement ?

Nous pensons d'autre part que, toujours, dans la réalité, il faudrait préciser la région (taille, limite, activités) dans le cadre de laquelle s'insère le projet et le rôle présumé de la Capitale Régionale au sein de cette région.

## Conclusion

Illustration intéressante de l'hypothèse choisie, qu'il est utile de comparer, du point de vue échelle et par parti, au projet n° 1.

BUSSIÈRE	at. ALBERT
DELPY	ar. D. P. L. G.
MONFERRATOU	ar. D. E. M. A.
ROBICHON	at. ALBERT



## Commentaire CARRE BLEU

Etude reposant sur des considérations physiques et démographiques à l'échelle régionale.

Ces bases, pour vraies qu'elles soient, n'ont-elles pas été prises à la légère, comme seules justifications du projet ?

Est-ce l'origine de la structure régionale ? Et, l'étude de l'infrastructure régionale n'a-t-elle pas sa nécessité propre ?

Qu'est-ce que la "Région" ?

La dimension choisie pour la région qui correspond à cette fédération d'agglomérations est une dimension géographique : est-ce une dimension économique ?

Les auteurs ont, d'ailleurs, bien senti que dans la recherche de l'infrastructure régionale, on ne peut dissocier les régions les unes des autres (Lyon - Strasbourg).

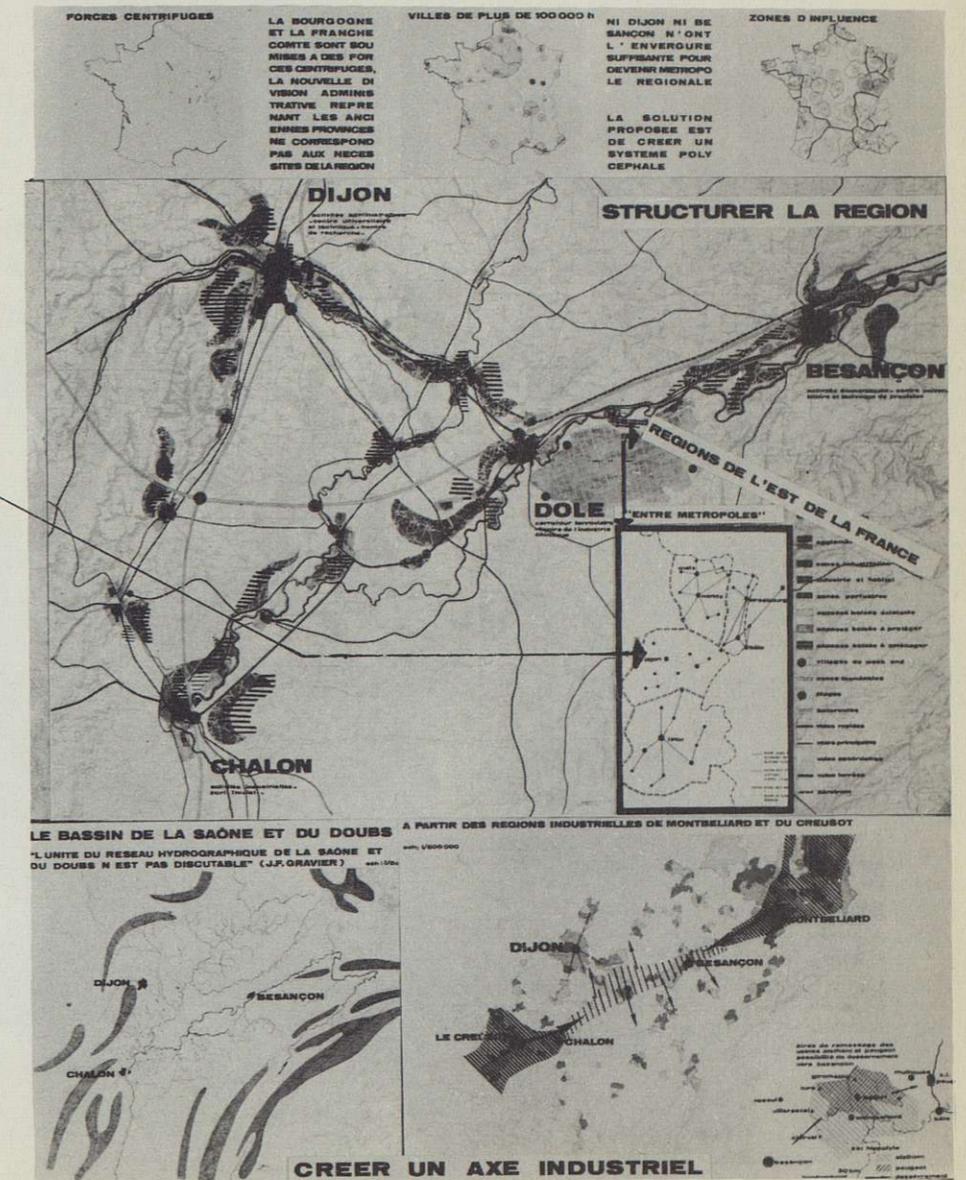
Tentation, un peu forte, d'assimiler, du point de vue de l'équipement industriel et de l'échelle d'urbanisation, cette région à la Hollande...

## Conclusion

Etude de l'infrastructure d'une partie du grand axe Nord-Sud.

Jean-Louis LANGLET ar. D. P. L. G.  
Christian VINEY at BEAUDOUIN

# UNE FEDERATION D'AGGLOMERATIONS A EQUIPEMENTS COMPLEMENTAIRES



## DEVELOPPEMENT URBAIN VERS LA SAONE ENTRE DIJON ET DOLE

### Commentaire CARRE BLEU

Recherche urbanistique inspirée par des considérations de caractère réellement social.

Proposition pour une structure régionale intégrée dans un essai de définition des structures d'échelles supérieures.

Etat d'esprit réaliste.

Claire vision de la nécessité de donner des solutions souples à un programme en perpétuelle évolution.

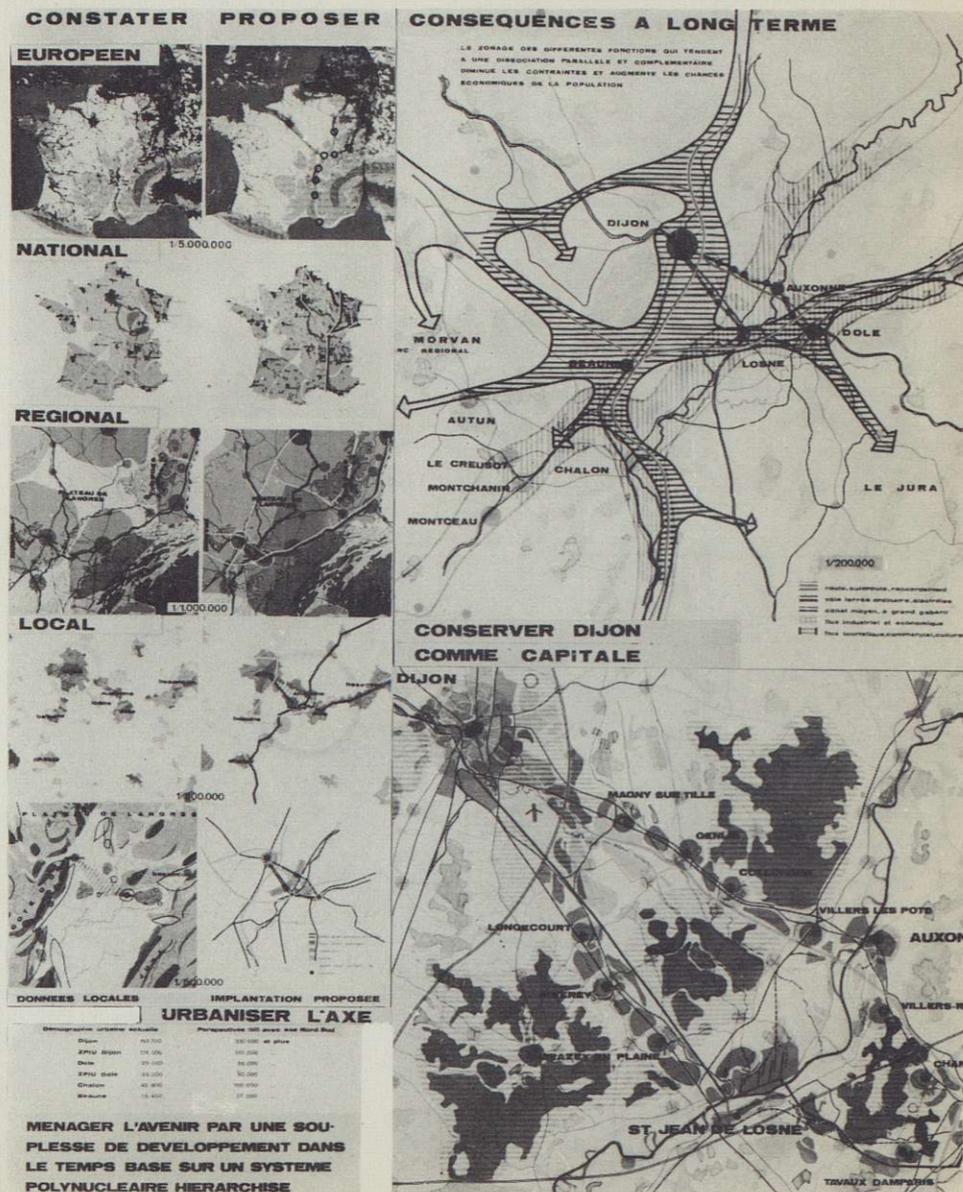
Echelle des implantations urbaines qui semble juste.

### Conclusion

Exemple de pensée synthétique bien équilibrée.

Essai de définition d'une "unité spatiale".

J. P. ARBOUSSE-BASTIDE  
at. ALBERT  
P. MOUTARD ar. D.P.L.G.  
M. OFFENHENDEN ar. U.N.B.A.



## DEVELOPPEMENT UNIVERSITAIRE EN FONCTION DE LA RECHERCHE APPLIQUEE

### Commentaire CARRE BLEU

Choix subjectif de l'équipement régional dominant.

On a le droit d'opérer ce choix, dès lors qu'il correspond à la fois à un besoin national et à un besoin régional (Valeur de la région par rapport à un besoin extérieur).

Et, la justification est assez convainquante.

Peut-être un peu incomplète, car la région à son dynamisme propre, indépendamment de cet équipement rapporté, aussi bien intégré soit-il.

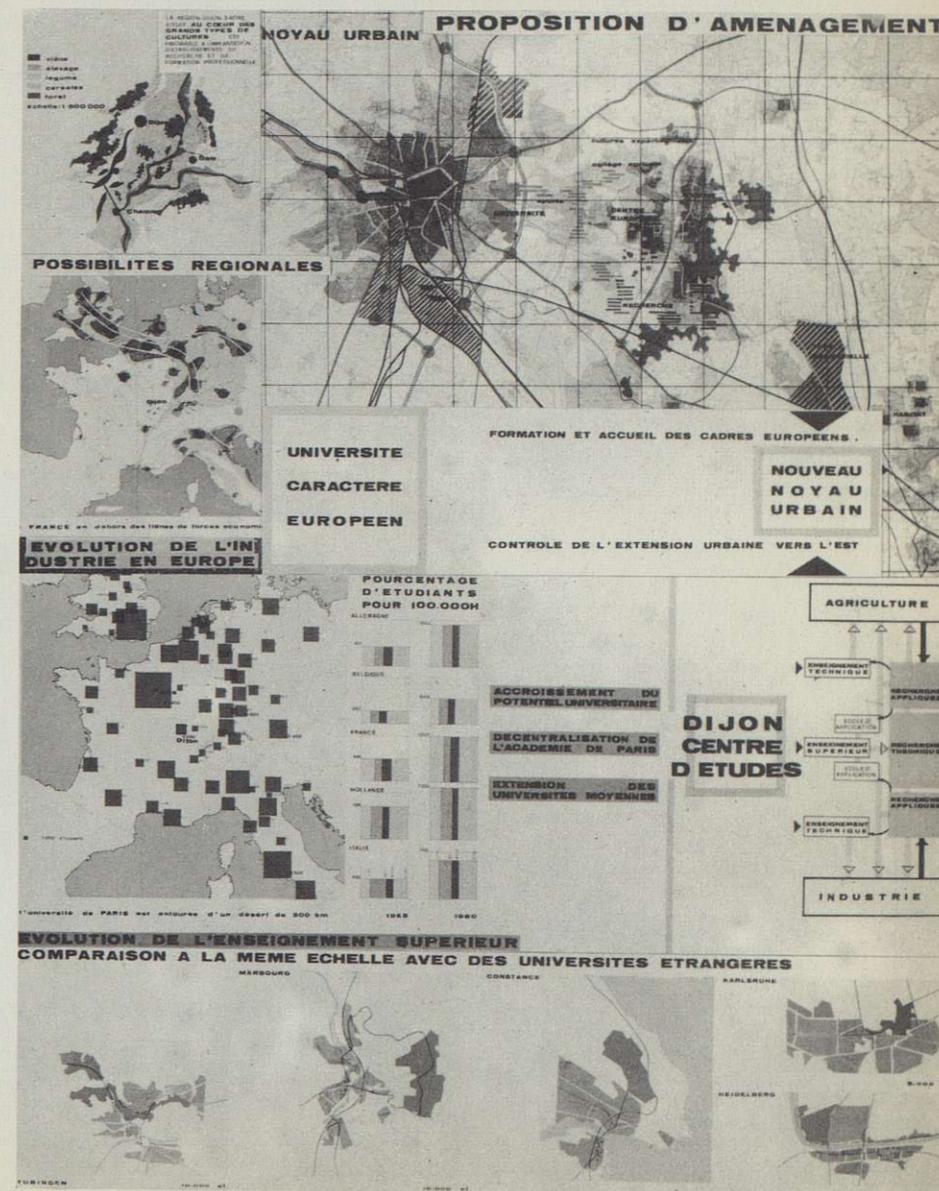
### Conclusion

Nous sommes loin du développement de "Dijon" et sa région : ce serait plutôt "Dijon et ses environs".

Il s'agit uniquement d'un essai intéressant de programmation dans le cadre national pour une implantation universitaire.

Et le choix semble excellent.

P. BUREAU DU COLOMBIER,  
D.P.L.G.  
Etienne DUMAS, D.P.L.G. x  
Jean-Pierre DUTHOIT, at. Madelain



# BOURGOGNE PAYS D'ENTRE RHONE ET RHIN

## Commentaire CARRE BLEU

Exemple de recherche dirigée, à travers une restructuration économique, vers une remodelation profonde des cités et de leurs relations sociales internes, et mutuelles à l'échelle de la région.

Recherche fondamentale de localisation, toujours nécessaire dans le cadre régional.

(Faute d'échelle probable analogue à celle de la Fédération d'Agglomération).

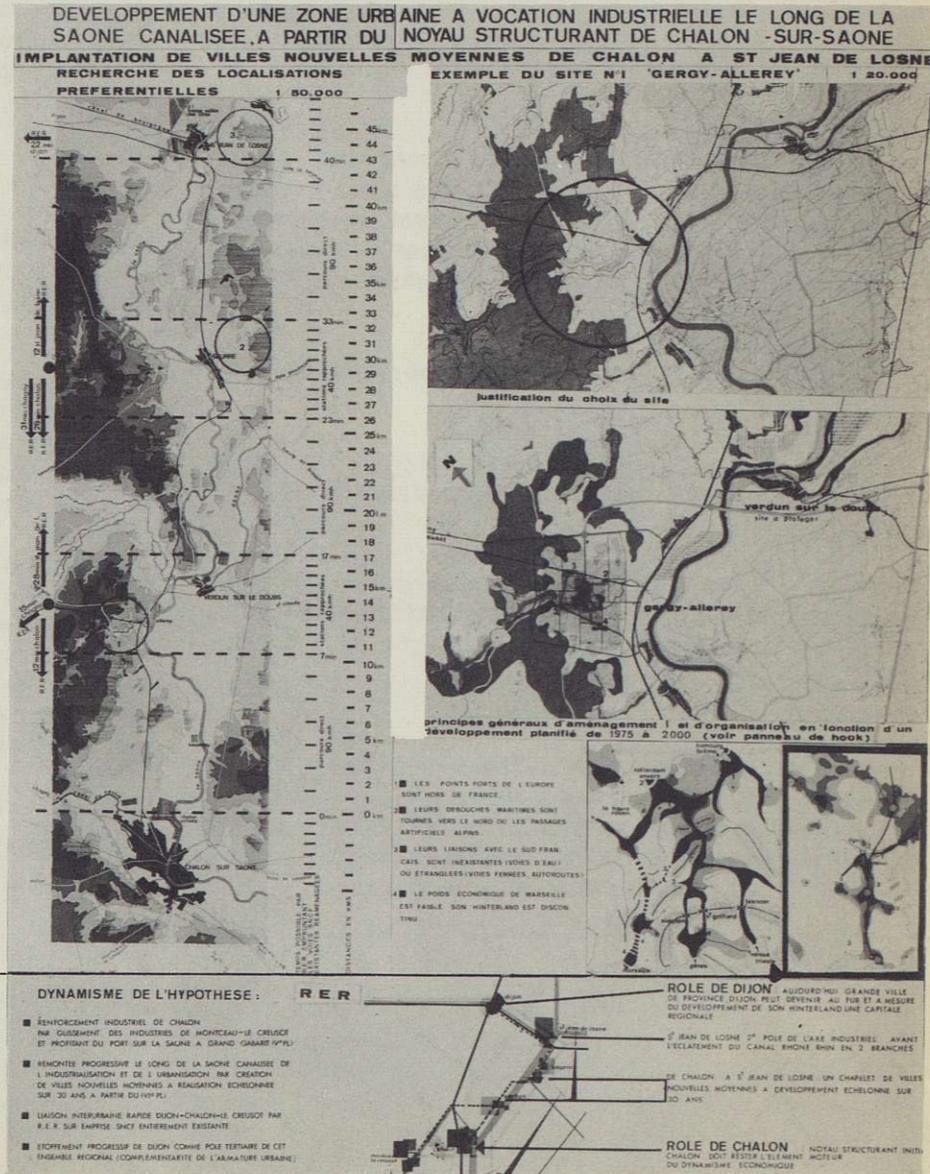
Projet reposant sur l'implantation industrielle :  
quelles industries ?  
Quel est le régime de l'eau pour l'industrie ?  
Proposition en opposition avec toutes les autres, puisqu'elle met assez franchement Dijon en dehors du renouveau économique de la nouvelle région industrielle et qui repose sur une argumentation plausible.  
Rôle de Dijon ?

## Conclusion

Cette expertise intéressante, basée sur des données physiques et géographiques est, au préalable nécessaire à toute réflexion sur l'implantation industrielle.

ALAMY  
BONNEFOY  
LESIEUR  
PARENT

at. AILLAUD  
ar. D. P. L. G.  
at. AILLAUD  
ing. urbaniste



# CREATION D'UN COMPLEXE EUROPEEN A FONCTIONS COMMERCIALES DOMINANTES

## Commentaire CARRE BLEU

Exemple d'étude dominée par le choix d'une fonction économique dominante arbitraire.

La décision d'implanter une université près de Dijon n'engageait pas économiquement, profondément, la région économique. C'était un choix arbitraire acceptable.

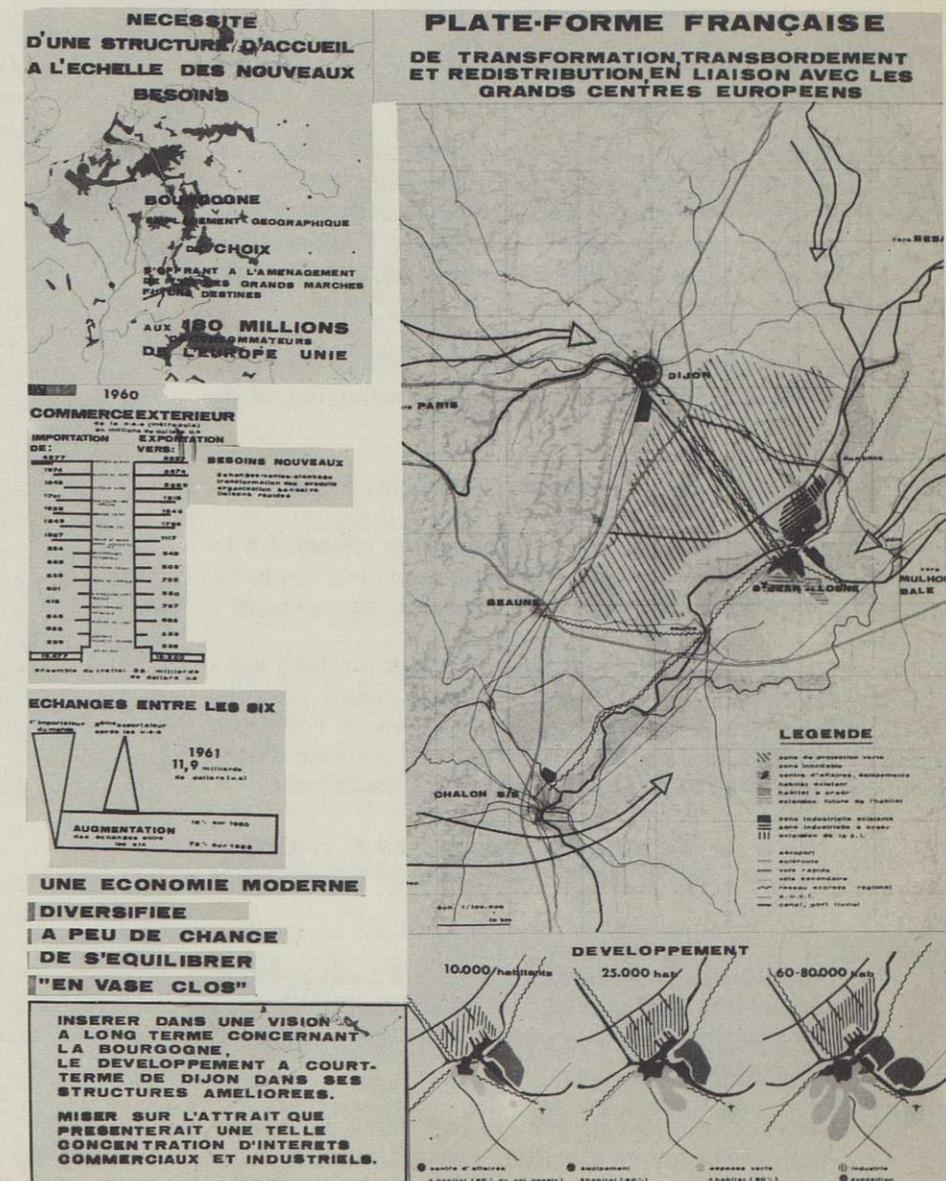
Il nous semble que cet autre choix subjectif soit plus dangereux en ce sens qu'il prétend engager la région dans une aventure démesurée, sans précédent et à laquelle rien ne vient prouver qu'elle soit prédisposée.

Nous pensons qu'avant de se prétendre capable de fixer une activité greffée, chaque espace doit trouver sa propre vocation.

## Conclusion

Illustration de la difficulté à transformer une idée économique en idée spatiale.

G. LANGLOIS urb. I. U. U. P.  
V. A. G. S. at. BEAUDOUIN



## REMARQUES CARRE BLEU

a) Les lecteurs qui considèreraient comme illogique qu'il puisse y avoir *12 synthèses différentes comme conclusion d'une même enquête*, ne doivent pas oublier qu'en France (comme en bien d'autres pays . . . .) on ne peut encore réaliser aucune enquête *approfondie* au niveau de l'aménagement régional.

Il est évident que si on avait demandé à ces équipes d'architectes-urbanistes, *en vue de la réalisation concrète*, ce même travail, ils eussent dépassé le niveau scolaire et exigé très vite le concours d'équipiers d'autres disciplines, des *consignes précises d'aménagement du territoire national et européen, des limites de région*, etc. . . . : l'enquête eut abouti à un *résultat global rigoureux* et l'étude à une *synthèse unique* avec des variantes dans le temps et une grande souplesse en chaque instant. (Cette expérience vaut d'ailleurs d'être tentée : elle permettrait de mesurer le fossé qui nous sépare encore d'une réalisation et d'apprendre à le combler.

Plan de l'enquête réelle aux niveaux national et régional avec l'objectif d'un plan d'aménagement où les facteurs sociaux seraient évidemment les seuls pris en considération).

La connaissance de la vie des gens, des villes, des régions, permet d'utiliser au mieux les forces vitales latentes : ce sont *ces forces vitales naturelles qui sont créatrices* et que nous devons modestement canaliser au mieux des intérêts de tous.

b) L'enquête réelle montrerait peut-être que les 12 hypothèses choisies ne sont pas autonomes mais bien complémentaires.

c) Les projets illustrent parfaitement le *besoin* de lier les problèmes de la vie régionale, nationale, européenne et *l'impossibilité*, en l'état actuel des choses de clarifier ces liens compliqués pour obtenir la définition des limites

régionales qui, seule, autoriserait un véritable travail de localisation des activités, localisation des sites urbains (caractère réel des liens avec Marseille, Lyon, Strasbourg et Rotterdam. Avec Paris, avec l'Est et l'Ouest, etc. . .).

d) *Prédominance dans les enquêtes des acquisitions qu'on peut acquérir par la lecture du dessin :*

- ex : - grands tracés actuels et futurs des voies de communication.
- zoning industriel quelquefois démesuré : vallées fluviales.
- taches d'huile ombrées de l'agglomération autour du coeur des métropoles qui recouvrent une zone utilisée pour certains recensements démographiques, mais dont les critères de définition sont contestables. (limites communales et domaine construit).

*Sur les acquisitions abstraites :*

- ex : - dans certains pays, on propose par exemple que la limite de l'agglomération encercle les zones où 50 % de la population active est employée dans la ville proprement dite. (Notions supplémentaires : emploi - transports - activité économique).

e) L'exemple des pays où certaines conditions importantes de la planification se trouvent réunies, nous montre d'ailleurs que les difficultés ne s'arrêtent pas là et qu'alors même un pont doit être jeté entre les aménageurs d'espace et les théoriciens de la planification. (Problème des formations distinctes, de l'information mutuelle et d'une expression commune. Autres problèmes difficiles à ce stade : L'harmonie entre services régionaux et nationaux d'information et de décision).

## CONCLUSIONS CARRE BLEU

Cette présentation des travaux de l'Atelier Tony Garnier constitue pour chacun d'entre nous une excellente occasion de "toucher du doigt" un problème d'ordre général : l'Aménagement du Territoire en France.

Il faut rendre hommage à l'Atelier Tony Garnier et à ses professeurs ; ils ont entrepris d'affronter ce sujet, en se plaçant, fut-ce parfois avec naïveté, comme le dit M. Auzelle, en face des vrais problèmes et particulièrement en face du problème des "besoins sociaux".

L'Aménagement du Territoire, est-ce autre chose qu'une réponse à ces besoins sociaux ?

Cette première tentative d'aménagement (Le District Parisien est une exception très particulière), nous permet de réaliser la complexité des problèmes à aborder dans ce domaine : il faudra des années pour que cela devienne possible dans la réalité.

Et nous avons bien peur que ce retard ne soit à l'origine d'une tragédie, à l'échelle nationale.

*Chercher un optimum pour les conditions de vie, c'est d'abord trouver les conditions pour que l'Aménagement du Territoire devienne possible :*

### ★ Conditions d'Organisation :

- Création d'ateliers super-régionaux, régionaux et sous régionaux d'Aménagement du Territoire
- Création d'atelier d'Urbanisme pour les villes et les villages (partiellement en cours). etc...

### ★ Conditions Juridiques :

Dans l'état actuel des choses le travail professionnel est impossible :

- A vrai dire il n'existe pas de loi d'Aménagement du Territoire, sinon extrêmement fragmentaire (Zup. Zad, etc...) *Problème de définition de l'autorité.* (Un projet de loi "Plans de structure - Plans d'aménagement du sol" a été mis au point qui vaut d'être connu et discuté : il concerne plus particulièrement l'aménagement urbain). etc...

### ★ Conditions Foncières :

Simple rappel.  
Sans décision adéquate dans ce domaine, aggravation de moins en moins réparable d'un état de fait déjà parfaitement alarmant. etc...

Les dimensions de notre revue ne permettent pas d'analyser les causes de cette situation.

D'ailleurs ce n'est pas notre rôle.

*Il est en tous cas important que nul n'ignore la position officielle unanime du milieu professionnel international relative à ces problèmes vitaux.*

*C'est pourquoi nous publions intégralement le rapport de synthèse de l'Assemblée Générale de COIMBRA (Portugal Avril 1966) de l'Association Internationale des Urbanistes.*

## ASSOCIATION INTERNATIONALE DES URBANISTES-ASSEMBLEE GENERALE COIMBRA (PORTUGAL)

### - RAPPORT DE SYNTHESE -

#### LE DEVELOPPEMENT URBAIN DANS LE CADRE REGIONAL :

A la suite de la conférence du vice-président Monsieur LAMOISE, celle de Monsieur le Professeur da COSTA LOBO et de l'ensemble des exposés critiques, interventions, discussions entre les membres de l'Assemblée Générale de l'A.I.U., il ressort les principaux points suivants :

A - Les études d'aménagement régional doivent être faites en fonction du cadre plus élargi de l'aménagement du territoire ;

B - Plusieurs échecs constatés ont démontré que :

1 - La subordination de la planification physique à la planification économique était une source d'erreurs graves et qu'il était nécessaire de les relier étroitement ;

2 - Au principe du plan d'aménagement statique réalisé par un urbaniste dans une période de temps limitée, mais nécessitant des révisions successives se substitue celui de la présence permanente à côté du pouvoir d'ateliers d'urbanisme qui, dirigés par des urbanistes :

- a) orientent des enquêtes sommaires et réalisées dans des délais très rapides pour qu'elles restent valables,
- b) établissent un schéma directeur d'aménagement dynamique définissant les options fondamentales en concordance avec celles de l'aménagement du territoire,
- c) suivent, guident ou provoquent, dans une continuité de temps et d'action, l'évolution du schéma directeur en l'adaptant, si besoin est, aux diver-

ses variations des facteurs socio-économiques et techniques.

L'élargissement de cette mission d'urbanisme rend nécessaire la formation d'équipes pluridisciplinaires aptes à contrôler tous les facteurs d'évolution économique, sociologique, technique, humaine.

C - Les limites de la région sont définies non seulement en fonction des limites physiques mais aussi de l'interférence des zones d'influence intéressant le développement de la région à l'intérieur du territoire. Elles peuvent être mouvantes.

D - Le développement urbain est dépendant des directrices du développement régional. Il doit se réaliser en harmonie avec celui-ci de manière à éviter les ruptures d'équilibre. C'est pourquoi il s'avère nécessaire de créer une autorité administrative propre à la région dans laquelle tous les échelons administratifs seraient représentés. Cette autorité régionale assurant la liaison avec le pouvoir central déciderait du choix des solutions propres à réaliser ce développement harmonique tout en assurant son financement. Les moyens juridiques nécessaires seraient mis à sa disposition.

E - Il ne ressort pas pour l'instant de doctrine commune de développement urbain (villes satellites, axe préférentiels de développement, limites d'accroissement des agglomération etc...), mais certains critères communs se sont dégagés grâce à l'analyse et l'inventaire des échecs subis, permettant l'élimination d'un grand nombre d'erreurs.

1 - La réalisation des grandes réalisations d'aménagement impliquent la libre utilisation du sol.

Si les moyens d'y parvenir diffèrent suivant les pays (nationalisation, municipalisation, constitution continue d'un capital foncier par acquisition amiable ou par expropriation, etc...), il y a néanmoins unanimité pour affirmer que cette disposition du sol conditionne toutes possibilités d'aménagement.

Il s'avère, en outre, capital de fixer la valeur des terrains entourant les zones de développement à faible échéance, afin d'éviter la spéculation et compromettre ainsi les opérations de développement ultérieures.

2 - Le développement doit être adapté aux conditions locales régionales. Les études sur les optima de grandeur et de densité devront se poursuivre (recherches en cours de la Commission Hruza - Tchécoslovaquie - ; expériences de Monsieur Michaud - Belgique -).

3 - *Elimination de l'accroissement urbain en "tache d'huile"*.

4 - Importance des relations d'influence.

5 - *Elimination de la ségrégation des fonctions urbaines découlant du "zoning"*, mais au contraire intégration pour assurer le développement biologique de l'agglomération.

6 - Arrêt des transformations de villes anciennes en villes modernes, sources d'erreurs et de destructions irréversibles (danger particulièrement évident pour la ville de Coïmbra), mais au contraire intégration de la ville ancienne dans la grande ville moderne.

7 - Respect de l'échelle, nécessité absolue d'intégrer tout élément nouveau dans son contexte environnant.

8 - Le manque de maîtrise du problème automobile a conduit à la rupture d'équilibre dans l'évolution naturelle des villes. *La constante du fonctionnement interne de la cité est l'homme-piéton, l'automobile n'étant que le moyen de quitter la ville pour la région au-delà. Donc nécessité de la reconquête du sol piétonnier, du développement des transports publics, de la différenciation du trafic piéton-automobile.*

9 - La ville devant protéger l'homme contre l'agression des éléments naturels tels que le climat, *nécessite de transposer dans les créations nouvelles les lois qui ont pendant des siècles permis de répondre à ce besoin.*

En conclusion, il ressort que le développement urbain est avant tout un problème de culture. Les urbanistes doivent retrouver *les grandes lignes d'évolution naturelle*, avec le souci constant de préserver l'équilibre des forces par la hiérarchie des valeurs.

*L'oeuvre d'urbanisme est collective ; elle nécessite la prise de conscience et la participation active et permanente de l'ensemble de la population. C'est pourquoi l'information est capitale car elle seule peut permettre l'échange entre tous les échelons du pays et donner à chacun conscience de sa responsabilité face aux problèmes posés par le développement urbain.*

Les trois rapporteurs :

N. CORREIA  
Portugal

DE RANITZ  
Néerland

L. VIRGILI  
France

Décès d'Arthur GLIKSON

L'architecte et l'urbaniste Arthur Glikson que nos lecteurs connaissent par ses études empreintes d'un humanisme profond, vient de décéder à Tel-Aviv.

Il s'agit pour tous ceux qui ont apprécié son oeuvre et sa personnalité, d'une lourde perte. Nous consacrerons notre prochain numéro à la publication du dernier travail qu'il a pu nous remettre. (N. D. L. R.)

# ECHELLE PHYSIQUE

## SHEMAS URBAINS THEORIQUES

### Commentaire CARRE BLEU

Enquête qui contient des éléments d'une profonde culture professionnelle.

Rentable à la condition que ce soit une occasion de découvrir les pièges du dessin.

Cette enquête doit amener à toutes sortes de constatations.

Exemples :

- Les différences de dessin ne correspondent pas pas, bien souvent, à des différences de principe ou de structure réelle entre les villes ou les quartiers.

- Les projets théoriques ou construits de quartiers de 5.000 h ou 10.000 h doivent rester des exemples de fonctionnement ou de vie et une proposition d'échelle urbaine : à aucun prix ils ne doivent être des modèles.

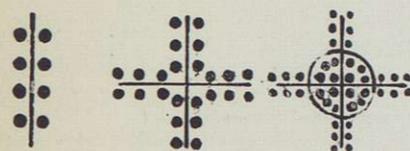
- Un seul schéma représente la ville du piéton : c'est le point :



La vie intérieure de ce point est la vie du piéton.

Si l'on dépasse l'échelle du piéton, il y a un choix entre trois schémas clairs :

Linéaire      Radial      Radioconcentrique



Il y a intérêt à faire en sorte que ces schémas (isolément ou à la rigueur combinés) soient perceptibles en filigrane à travers les réseaux de l'agglomération. Mais on peut préférer, aussi, le désordre : c'est la solution choisie le plus fréquemment...

*L'homme est un piéton : on doit respecter à chaque échelle cette caractéristique spécifique et tenter de connaître les autres, ainsi que leur évolution.*

UNITE DE 5.000 à 10.000 habitants

VILLE DU PIETON

VILLE DE PIETONS PAR GRAPPES

VILLE HORS DE L'ECHELLE DU PIETON

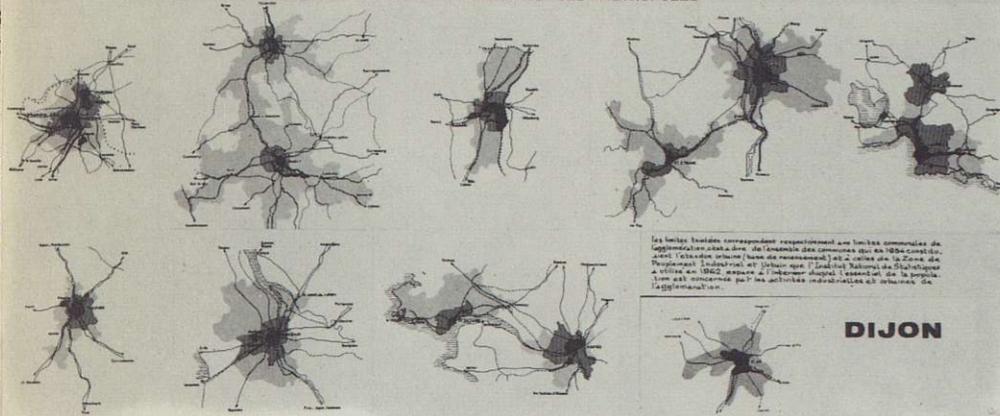
HOWARD 1898	C. PERRY 1929	GROPIUS - WAGNER 1943	J. SERT 1944
FRITCH 1896		LE CORBUSIER 1945	NEUTRA 1934
P. GOODMAN 1947	WHITTEN 1923	A. COMEY 1923	T. ADAMS 1934
HOWARD 1898	GLOEDEN 1923		
DE GROER 1936	BARDET 1948	SORIA - MATA 1882	

# ECHELLE PHYSIQUE

## LES INFRASTRUCTURES DU TERRITOIRE

### A. LES DONNEES DE BASE

LES LIAISONS ACTUELLES ENTRE LES ELEMENTS DES METROPOLES



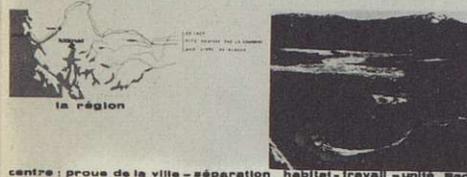
Les lignes traitées correspondent respectivement aux lignes communales de agglomération, aux axes de l'ensemble des communes situés en 1954, aux axes de l'ensemble des communes situés en 1954, aux axes de l'ensemble des communes situés en 1954, aux axes de l'ensemble des communes situés en 1954.

DIJON

### KITIMAT (CN.)

**BUT**  
FIXATION DE LA MAIN D'OEUVRE NECESSAIRE A UNE MONO-INDUSTRIE (aluminium) ET UTILISATION DE CE NOYAU POUR ATTIRER UNE POPULATION ET DES INDUSTRIES NOUVELLES

DATE DE CREATION 1951-1952  
POPULATION en fin de réalisation: 50000 habitants  
SUPERFICIE TOTALE: habitation 1100ha Industrie 335 ha  
DENSITE 50 hab. ha



centre: proue de la ville - séparation habitat-travail - unité radbur

### STEVENAGE (G.B.)

**BUT**  
DECENTRALISATION DE LA REGION LONDONNIENNE

DATE DE CREATION 1948  
POPULATION (60000) 80000 150000  
SUPERFICIE 2480 ha 1<sup>re</sup> étape 3670 ha 2<sup>e</sup> étape  
DENSITE BRUTE 32 hab ha 42 hab ha



le région le site

### TAPIOLA (FIN.)

**BUT**  
- ESSAI DUNE VILLE NOUVELLE - milieu social et biologique équilibré  
SOLUTION DU PROBLEME DU LOGEMENT APRES GUERRE

DATE 1952  
POPULATION 17000  
SUPERFICIE 270 hectares  
DENSITE BRUTE 57 hab ha

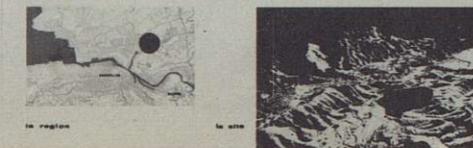


ville autonome - circulation différenciée - unité radburn

### BILBAO (ESP.)

**BUT**  
- CONCOURS INTERNATIONAL D'IDEES POUR L'URBANISATION DE LA VALLÉE D'ASUA

DATE 1952  
POPULATION 100000  
SUPERFICIE 400 Ha  
DENSITE BRUTE 250 Hab Ha



urbanité - ville autonome - circulation différenciée.

## Commentaire CARRE BLEU

I - Enquête sur des structures urbaines comparées, à l'échelle de l'agglomération (Métropoles).

Exemples d'analyses à propos de cette enquête :

- Quelle est la limite de la ville ?  
de l'agglomération ?  
de la zone d'influence ?

N'y-a-t-il pas une convention professionnelle à établir ?

- Ces exemples sont-ils brutalement comparables, graphiquement indépendamment des raisons historiques, géographiques économiques, qui sont à l'origine de ces "nuages physiques" ?

Comment l'élève doit-il s'y prendre pour en tirer une conclusion ?

### II - Villes nouvelles

Nous pensons, ici aussi, qu'il faut considérer ces projets, non comme des exemples, mais comme des solutions choisies assez couramment aujourd'hui pour répondre à certains besoins.

On doit penser aux autres solutions.

On doit s'interroger : ces besoins suffisent-ils à justifier la création d'une ville :

- Le logement ?
- La décentralisation ?
- fixation de la population etc...

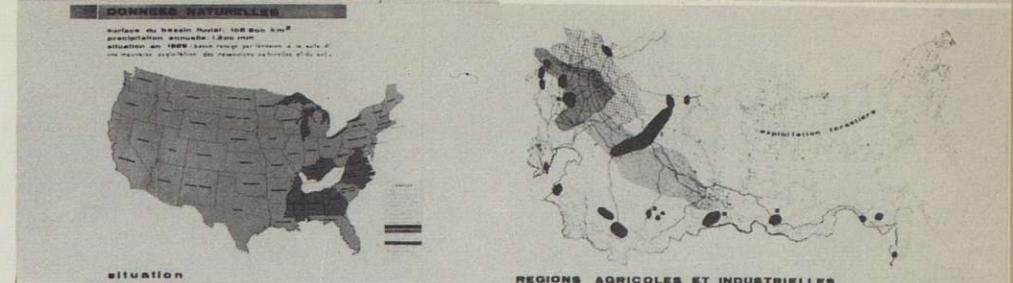
Pourquoi la décentralisation ?

Il faut se méfier du caractère quelquefois infantile d'un programme de ville nouvelle.

# ECHELLE SOCIALE

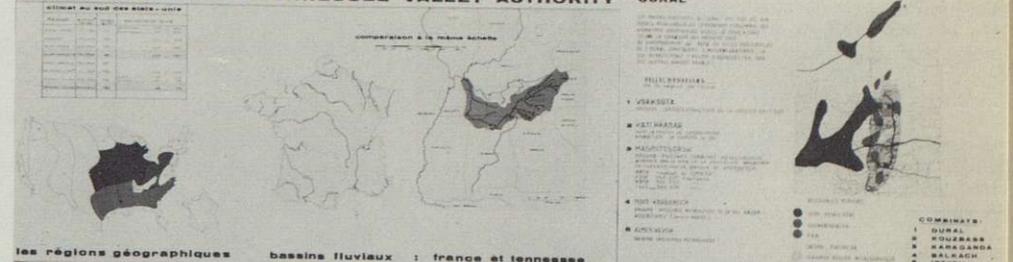
## LE CADRE REGIONAL AUX USA

REALISATIONS EN U.R.S.S.

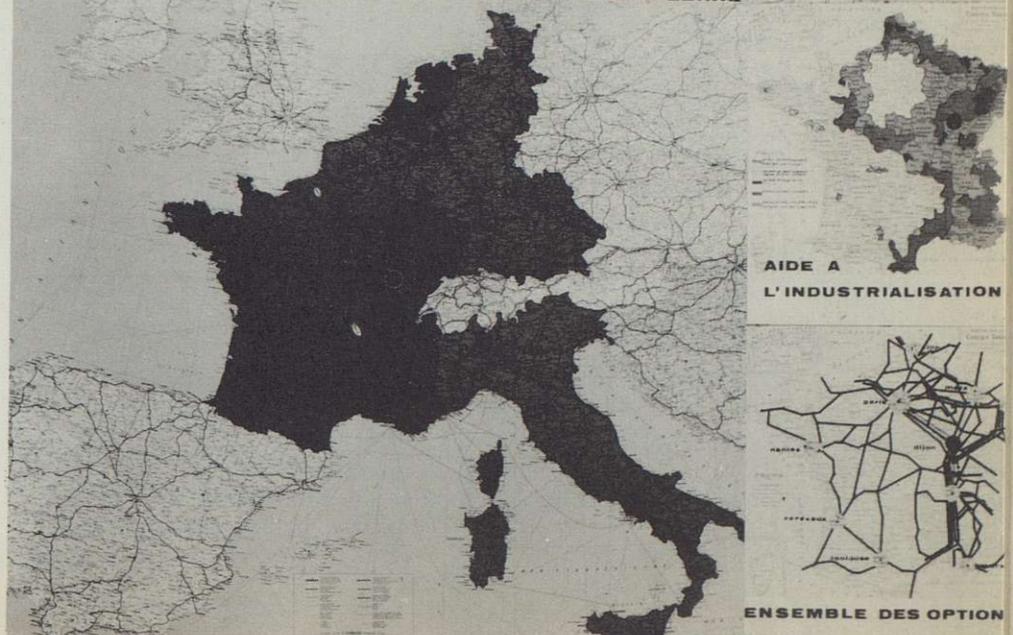


## ESSAIS D'AMENAGEMENT URBAIN DANS LE CADRE D'UNE REGION

### EXPERIENCE DE LA TENNESSEE VALLEY AUTHORITY DURAL



### COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE



## Commentaire CARRE BLEU

ENQUETE ?

Oui... et Non.

Nous pensons qu'il s'agit là d'un premier éclairage sur la région et sur la place de la région, dans son contexte national et européen.

Nous pensons aussi que les élèves du séminaire ne pouvaient faire plus :

- parce que ce travail est celui d'une année seulement,
- parce que les élèves sont architectes de formation,
- parce que les conditions ne sont réunies, ni sur le plan national, ni sur le plan régional, dans l'état actuel des choses, pour qu'une programmation réaliste soit entreprise.

Visage esquissé et fuyant de l'Europe économique, découpage jamais précisé de la France en régions économiques, aucune programmation n'est possible à l'échelle régionale : donc aucune localisation n'est certaine.

C'est ce qui a rendu pensable l'existence des douze hypothèses/programme.

Et c'est pourquoi les jeunes urbanistes du séminaire se sont livrés au jeu naturel pour des architectes-urbanistes, de la "création physique", plus qu'à la tâche de "création sociale".

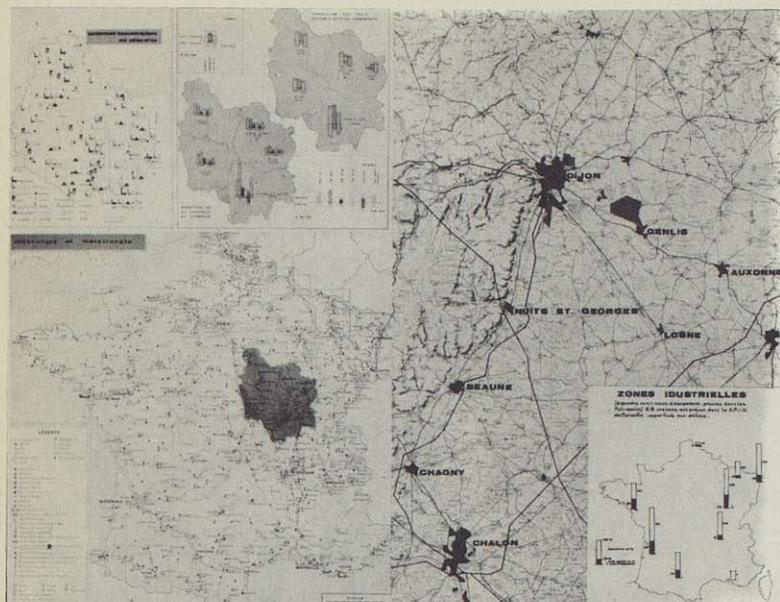
Jeu extrêmement formateur, (et fort bien mené) mais exercice incomplet: ils ne doivent pas l'oublier.

AIDE A L'INDUSTRIALISATION

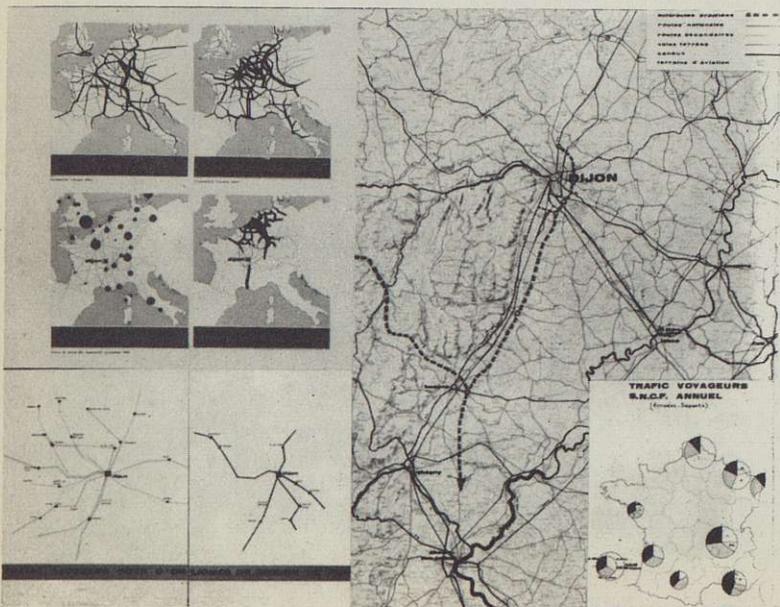
ENSEMBLE DES OPTION

# ECHELLE SOCIALE

## INDUSTRIES

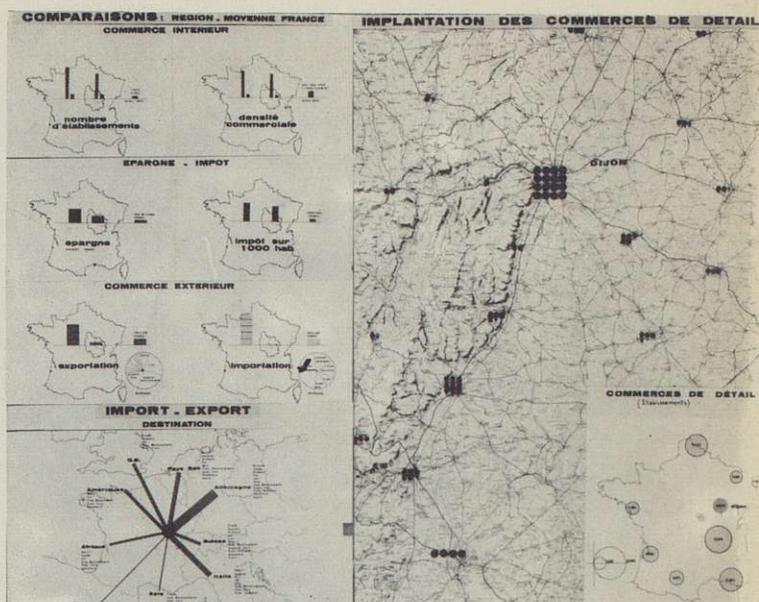


## COMMUNICATIONS

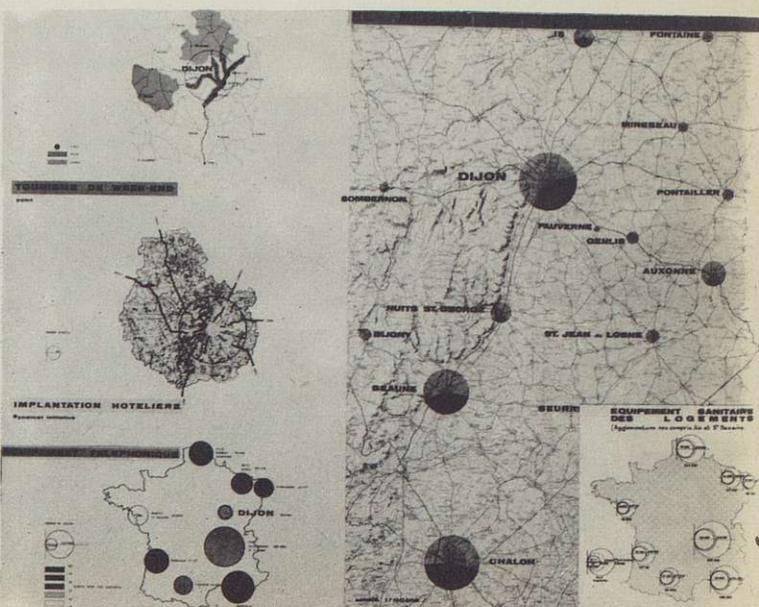


# ECHELLE SOCIALE

## COMMERCE - FINANCE

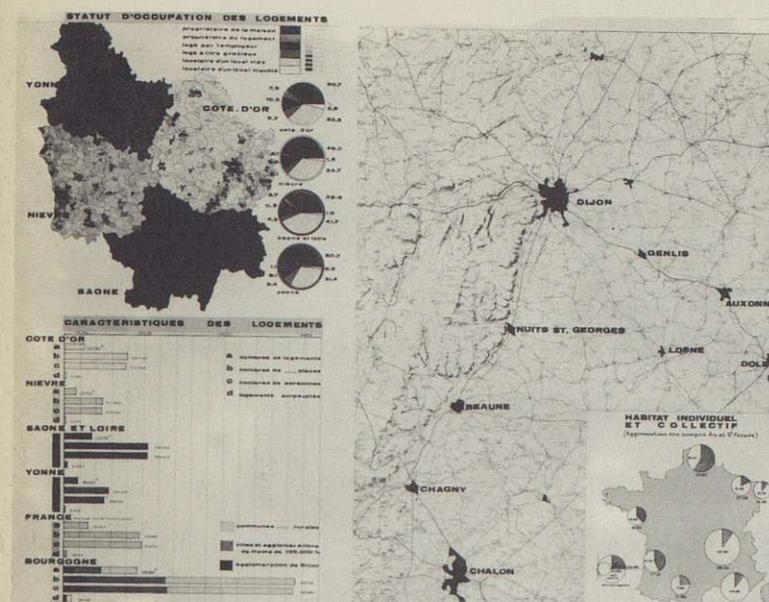


## ELEMENTS D'EQUIPEMENT

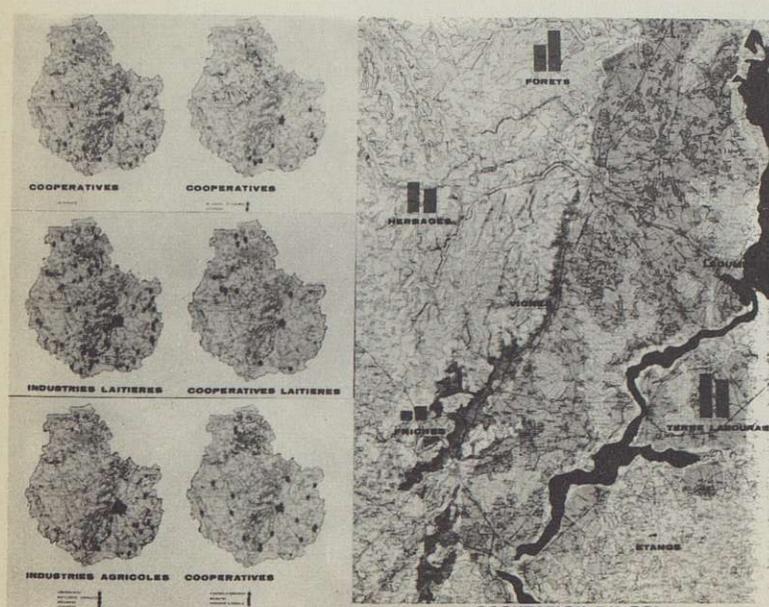


# ECHELLE SOCIALE

## AGRICULTURE



## HABITAT

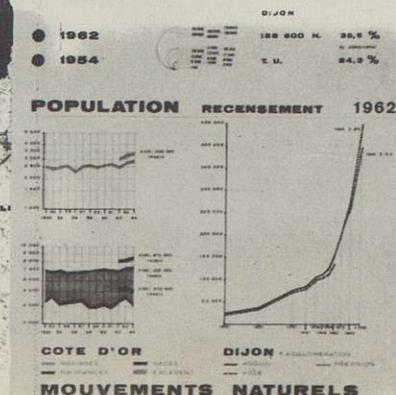


## DEMOGRAPHIE



### QUESTION FONDAMENTALE

En Bourgogne y-a-t-il plus de gens qui en partent que de gens qui y arrivent ? actuellement ? et dans l'avenir ?



## Commentaire CARRÉ BLEU

LA BOURGOGNE EST-ELLE  
UNE REGION OU NON

C'est bien malgré eux que les élèves ont dû choisir arbitrairement des limites de régions et maintenir sagement à l'intérieur de ces limites leurs analyses.

Dès lors, il est normal qu'ils aient dû ignorer certaines questions :

- perspectives de doublement : cela veut-il dire partout en même temps ?  
 Non évidemment. Mais où plus vite et où plus lentement ?
- dynamisme de développement : en liaison avec le dynamisme inter-régions et national, bien sûr, mais aussi avec les exigences des forces existantes sur place etc. . . .