

Raymond Unwin

Étude pratique des plans de villes

Introduction à l'art
de dessiner les plans
d'aménagement
et d'extension

Traduit de l'anglais par Henri Sellier

Présentation de Jean-Pierre Frey

Éditions Parenthèses

Liminaire

L'invention du manuel d'urbanisme

par Jean-Pierre Frey

L'un des premiers manuels d'urbanisme publié en France

Ce livre de Raymond Unwin est le premier ouvrage qu'on dirait maintenant d'urbanisme opérationnel, dont les lecteurs français ont pu disposer au début d'un xx^e siècle qui verra naître la planification systématique des villes et de leurs extensions périphériques. Dans l'ombre portée des propositions plus théoriques et politiques, en un mot, doctrinales, du maître à penser et promoteur des cités-jardins, Ebenezer Howard, il offre, à travers les vues édifiantes des premiers tracés et de réalisations pionnières en la matière, une démarche que tout le monde s'accordera à considérer comme exemplaire. Le titre anglais : *Town Planning in Practice, an Introduction to the Art of designing Cities and Suburbs* indique d'emblée que cette littérature imagée d'un genre nouveau tient à la fois du *town planning* et de l'*urban design*, dont on cherche en français à agglomérer les aspects théoriques et pratiques sous le récent vocable « urbanisme » désignant à la fois un art et une science. Il représente en tout état de cause une démarche nouvelle et une voie à suivre pour la construction du monde meilleur que Howard appelait de ses vœux dans son essai intitulé *To-morrow, a peaceful Path to real Reform* [Demain, une voie pacifique vers une véritable réforme].

« L'expression *town planning* est inventée en 1906, nous dit Anthony Sutcliffe, apparemment par le conseiller municipal de Birmingham, John Sutton Nettlefold. Trois ans plus tard, elle figure dans le titre de cette première loi britannique d'urbanisme, le *Housing and Town Planning Act*. Quant aux professionnels qui vont exercer dans ce nouveau domaine, ils adoptent progressivement l'appellation de "*town planner*" à partir de 1908 environ¹ », c'est-à-dire au moment même où Unwin rédige son texte.

La France accuse donc un retard vis-à-vis de ses principaux voisins européens en matière de législation sur la planification urbaine lorsque le déclassement des fortifications, l'usage des espaces libres, l'embellissement

des centres anciens et la planification des faubourgs et de leurs extensions dans la composition d'ensemble de ce qu'on commence à appeler des agglomérations préoccupent les élites soucieuses de ces questions. Réunis au sein du Musée social, et plus particulièrement de sa section d'« Hygiène urbaine et rurale » née en 1908 de la fusion des sections « Missions et enquêtes » et « Relations avec les sociétés existantes traitant des questions sociales », les fondateurs de l'urbanisme, à la fois promoteurs de la législation française en la matière et initiateurs des premiers enseignements français d'urbanisme, seront en quelque sorte condamnés à chercher leurs sources d'inspiration à l'étranger, et notamment outre-Manche. Ainsi naîtra en France cet intérêt pour les cités-jardins conçues à la fois comme une forme de planification urbaine originale et un système de promotion architectural et urbain ingénieux préfigurant une politique économique et sociale plus large, aussi bien dans le cadre législatif que dans ses compétences territoriales, qui ne devait malheureusement pas faire école à la hauteur des ambitions de ses propagandistes.

On ne dispose en effet au tournant du siècle d'aucun ouvrage didactique pour expliciter en quoi pourrait bien consister la planification des villes.

Si les travaux d'Hausmann avaient inauguré une réorganisation notable des services municipaux de la capitale et des règles de servitude, de tracé des voies et de découpages des îlots, aucun traité, pas plus qu'un malheureux manuel, n'en était sorti. Cette façon de procéder ne fera cependant que timidement école tant elle est liée aux caractéristiques d'une grande ville, qui plus est, la capitale. Il y a bien les huit fascicules illustrés de près de 316 pages publiés par Eugène Hénard de 1903 à 1909 sur les transformations de Paris² ou des articles dans des revues d'architecture au demeurant encore plus largement portées sur l'art de bâtir des édifices que de planifier des espaces urbains³. Il y est avant tout question d'embellissement, de circulation, d'alignement ou de percée des voies, de plantation des espaces libres, bref d'interventions à la marge du bâti existant, et il y manque des propositions en matière d'allotissements nouveaux au-delà des

¹ SUTCLIFFE, Anthony, « La naissance de l'urbanisme officiel en Grande-Bretagne, 1900-1914 », in GAUDIN, Jean-Pierre (sous la direction de), *In extenso, Recherches de l'École d'Architecture Paris-Villemin*, n° 11 : *Les Premiers urbanistes français et l'art urbain, 1900-1930*, Paris, École d'Architecture Paris-Villemin, 1987, p. 21.

² HÉNARD, Eugène, *Études sur les transformations de Paris par Eug. Hénard*, Paris, Motteroz, 1903-1909, 8 fasc. in-8°, pl., plans. Il faudra attendre 1982 pour que ces textes soient accessibles sous forme d'ouvrage unique : HÉNARD, Eugène, *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, présentation de Jean-Louis Cohen, Paris, L'Équerre, 1982.

³ FREY, Jean-Pierre, FOURCAUT, Annie, « L'Urbanisme en quête de revues », in PLUET-DESPATIN, Jacqueline, LEYMARIE, Michel et MOLLIER, Jean-Yves (sous la dir. de), *La Belle Époque des revues, 1880-1914*, actes du colloque tenu à l'abbaye d'Ardenne, Caen, les 20, 21 et 22 janvier 2000, Caen, Éditions de l'Imec, 2002, pp. 285-304.

anciennes fortifications. Les Expositions universelles ont largement stimulé la réflexion sur les habitations ouvrières, mais, si les HBM émanant de l'Exposition universelle de 1889 sont bien au cœur des politiques sociales prônées par les réformateurs du Musée social, les publications sur le logement social en général ne débouchent pratiquement pas sur des plans d'organisation d'ensembles urbains conséquents donnant forme à de véritables villes ou quartiers. Même les beaux ouvrages de Muller et Cacheux⁴ ne ménagent qu'une place limitée aux plans-masses dans leurs illustrations et il faut être particulièrement averti pour mettre la main sur des articles de revues, comme le remarquable *Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse*, toujours un peu dispersés et elliptiques, où figurent des plans d'ensemble de réalisations récentes prenant la forme de cités ouvrières ou de lotissements. Sans doute la culture architecturale savante a-t-elle injustement négligé ces réalisations à la fois modestes et anonymes pour avoir été destinées à des populations laborieuses et réalisées à la campagne ou dans des faubourgs, franges délaissées et dévalorisées des villes, privées d'une urbanité qui pouvait encore prétendre rimer exclusivement avec centralité. Et lorsqu'Henri Sellier publie à une date du reste indéterminée, mais qui doit avoisiner celle de la publication du livre d'Unwin en français, entre 1923 et 1925, une série de planches dans un porte-folio, il doit bien reconnaître que, tant dans l'image que l'on en donne que dans ce qu'elles sont réellement, les réalisations véritablement planifiées d'ensembles quelque peu importants d'habitations de la banlieue parisienne ne sont qu'un pâle reflet de ce que l'Angleterre peut se targuer d'avoir réalisé.

« Mais si la ville de Paris poursuit l'exécution d'un programme immense d'édification d'immeubles collectifs dans les arrondissements populaires de sa périphérie, l'Office départemental créé en vertu de la loi du 23 décembre 1912 par le Conseil général de la Seine, a pour mission essentielle l'aménagement rationnel d'espaces importants de la banlieue, dans le sens des formules qui ont déterminé le mouvement anglais des "Garden-Cities". Ces projets ne sauraient toutefois être considérés comme tendant à la création de véritables cités-jardins au sens absolu du mot. La cité-jardin, d'après Howard et telle qu'elle résulte de l'expérience de Letchworth, constitue une ville complète, vivant par elle-même, indépendante de toute agglomération, dans laquelle on peut chercher à réaliser au maximum les conditions théoriques qui doivent, au sens de ses promoteurs, déterminer l'aménagement et la construction des villes modernes. La cité-jardin doit comprendre à la fois ses quartiers d'habitations bourgeoise,

⁴ CACHEUX, Émile, *État des habitations ouvrières à la fin du XIX^e siècle. Étude suivie du compte rendu des documents relatifs aux petits logements qui ont figuré à l'exposition universelle de 1889*, Paris, Baudry et Cie, 1891, CACHEUX, Émile, MULLER, Émile, *Les Habitations ouvrières en tous pays. Situation en 1878. Avenir*, Paris, J. Dejeu, 1879 ; 2^e Ed : Paris, Baudry, 1889 ; *Atlas*, Paris, Auto Marchadier et Cie, 1889, CACHEUX, Émile, Supplément à : *Les Habitations ouvrières en tous pays. Textes et planches*, Paris, Librairie polytechnique, Ch. Béranger, 1903.

ouvrière, intellectuelle, ses centres industriels propres à assurer le travail à sa population laborieuse, ses exploitations agricoles annexes susceptibles de lui fournir au moins ce qui concerne les denrées agricoles de consommation immédiate et les vivres propres à satisfaire aux besoins élémentaires de la cité.

Ajouter à cela les parcs, terrains de jeux, écoles primaires, secondaires, centres d'éducation intellectuelle, morale et physique du peuple, organismes d'hygiène sociale et de prophylaxie et vous aurez le plan de la ville idéale telle que les premiers disciples anglais d'Owen ont cherché à la réaliser⁵. »

C'est du reste le constat qu'il avait tiré dès le début des années vingt en commentant le projet de cité-jardin du Grand Paris proposé par De Rutté, Bassompierre, Sirvin et Payret-Dortail, comme celui établi par Léon Jaussely dans le cadre du concours du plan d'extension et d'aménagement de Paris (en application de la loi Cornudet du 14 mars 1919) : « Il s'inspire très heureusement du principe anglais de la cité-jardin, avec tous ses avantages incontestés ; mais cependant ce ne serait pas un nouveau Letchworth, simplement transporté au sud de Paris, gardant tous ses caractères si profondément britanniques ». C'est une adaptation de la cité-jardin à nos mœurs, à nos traditions françaises [...]. Bien qu'il n'y ait encore, à vrai dire, aucune cité-jardin réalisée en France, chez nous comme ailleurs, le principe s'impose à tous comme la solution de l'avenir⁶. » Henri Sellier sent bien dès le départ que l'une des difficultés auxquelles il est confronté réside dans la définition qu'il convient de donner et de diffuser de ce que l'on doit entendre par « cité-jardin ». À propos d'un autre ouvrage⁷ préfacé par Charles Benjamin Purdom⁸, et qui ne connaîtra malheureusement jamais de traduction française, il déclare :

« C'est à guider l'opinion publique encore trop ignorante sur ce sujet, à l'obliger à réfléchir sur une question vitale, que vient de publier Purdom, en collaboration [...]. Rien ne peut faire mieux comprendre que ce volume combien on a abusé de la dénomination de "cité-jardin", en l'étendant à des créations qui n'ont aucun des caractères fondamentaux qu'implique le terme. Celui-ci, pour éviter à l'avenir les confusions et les abus, a du reste été défini de façon précise en 1919 par la "Garden Cities and Town Planning Associations" comme suit : "Une cité-jardin est une ville aménagée en vue de l'industrie et d'une vie salubre ;

⁵ SELLIER, Henri, *Habitations à Bon Marché du Département de la Seine (cités-jardins et maisons ouvrières)*, Paris, Massin, s. d., p. 5.

⁶ SELLIER, Henri, « L'Extension de Paris au sud, La cité-jardin du Grand Paris », in *La Vie urbaine*, n° 5, 1920, pp. 63-64.

⁷ LETHABY, William Richard, PEPLER, George L., UNWIN, Raymond, CHAMBERS, Theodor, REISS, R.-L., *Town, Theory and Practice, edited with an introduction by C.B. Purdom*, Londres, Benn Brothers Limited, 1921. Et de mentionner en note de bas de page : « La maison d'édition Dunod, 17-19 quai des Grands-Augustins, à Paris, se charge de la vente en France de cette édition anglaise. »

⁸ Lequel avait publié dès 1913 un ouvrage directement dans le sujet : PURDOM, Charles Benjamin, *The Garden City, a Study in the Development of a modern Town*, Londres, J. M. Dent and Sons, 1913.

dont les dimensions rendent possible la vie sociale dans la plus large mesure, sans la dépasser, entourée d'une ceinture permanente de terrains agricoles ; le terrain entier étant en possession de la communauté⁹ »

Mettre à la disposition du lecteur français le livre d'Unwin constitue donc une opportunité permettant sinon de répondre à une réelle demande, du moins de tenter de dépasser la contradiction entre la conviction que le modèle de la cité-jardin anglaise présente des vertus doctrinales et formelles universelles, et l'absence totale de réalisations de ce type ou de cette envergure en France. Qui plus est, on ne saurait pas plus disposer de planches ou de dessins — ne serait-ce que de projets à défaut de quartiers existants — susceptibles d'édifier les urbanistes sur la façon de procéder et d'emporter leur adhésion. Les propositions de Howard et d'Unwin ne coïncident ni avec Le Vésinet (simple lotissement trop huppé et manquant d'équipements) ni avec les cités ouvrières pourtant nombreuses auxquelles on dénie une urbanité qui eût pu en faire de véritables villes), pas plus qu'aux villes neuves plus anciennes et manquant de jardins ou sans industrie mais avec un parc privatif, comme Versailles. La cité-jardin relève en effet d'une alchimie particulière dans laquelle les montages financier et institutionnel participent d'un équilibre fragile et où la planification doit procéder d'un nouveau partage de territoire entre tracés urbains d'un côté, et, de l'autre, de la production d'un bâti devant être précautionneusement diversifié, tout en évitant les disparités économiques et sociales qui ne la feraient correspondre qu'à une catégorie sociale particulière. C'est sans doute sur le montage financier et institutionnel, ou réglementaire et procédurier, que les cités-jardins buteront en premier lieu en France, au-delà de ces écueils que constituent les images et le statut de la propriété privée foncière et immobilière, sensiblement différentes dans les deux pays. Mais nous soulignerons surtout la délicate question de la distinction entre projets architecturaux (multiples tout en restant harmonieux) et projet urbain (unique pour garantir la cohérence d'ensemble) ainsi que l'instauration d'une nette séparation entre les prérogatives des architectes d'un côté, et celles de ces nouveaux professionnels qui revendiquent déjà le titre ou ambitionnent de devenir ce que l'on commence à peine à appeler des « urbanistes ». Le versant *town-planner* mettra alors plutôt l'accent sur la maîtrise d'ouvrage, l'*urban designer*, sur la maîtrise d'œuvre, mais c'est bien à ces nouveaux acteurs que les propagandistes français des cités-jardins chercheront à s'adresser en priorité avec un ouvrage dont l'un des principaux mérites est de comporter une riche iconographie.

⁹ SELLIER, Henri, « L'aménagement des villes en théorie et en pratique », in *La Vie urbaine*, n°13, avril 1922, p. 147.

Sans doute faut-il rappeler que le mot «urbanisme» apparaîtrait en 1910¹⁰, que la revendication d'un titre renvoyant à des compétences de planificateur remonte à la fondation de la SFAU dès l'année suivante, devenue SFU en 1913, que la loi Cornudet prescrivant les PAEE, bien qu'imaginée avant-guerre, ne fut votée que le 14 mars 1919, et que c'est en septembre de cette année 1919 que les premiers enseignements dit «d'Urbanisme» démarrent à l'École des hautes études urbaines auprès de l'Institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaines de la Ville de Paris, institutions nées des initiatives conjointes de Marcel Poète, Henri Sellier et Louis Bonnier. Les choses couvaient en effet depuis le début du siècle et furent à la fois stimulées et freinées par la Première Guerre mondiale. Le constat des destructions massives et les perspectives de reconstruction devaient inciter quelques partisans de la planification à suggérer de nouvelles façons de procéder pour reconstruire les villes et villages détruits. Parmi les plus connus, mentionnons Donat-Alfred Agache¹¹ (fondateur de la SFU), Léon Rosenthal¹² (directeur de l'éphémère école d'Art urbain créée par le Musée social en 1915), Eugène Couturaud¹³ (architecte plus méconnu du Nord de la France). Pour le reste, soit nous avons affaire à des approches théoriques peu soucieuses des formations de l'espace qu'elles impliquent, soit à des brochures techniques sans prétention didactique généralisable. Le fameux ouvrage de Robert de Souza¹⁴ comporte bien un commentaire des principaux projets et exemples à suivre en provenance de l'étranger¹⁵, mais il reste essentiellement une monographie. Il emprunte logiquement ses exemples aux deux grands auteurs classiques de l'époque, Josef Stübben¹⁶ et Camillo Sitte¹⁷, commente le projet d'André Bérard pour la nouvelle Guayaquil, celui d'Henri Prost pour le concours d'Anvers et ceux d'Ildefonso Cerdá et de Léon Jaussely pour Barcelone. Mais on peut s'étonner du fait que, lorsqu'il consacre un chapitre à la cité-jardin — en notant du reste qu'elle est «née de l'habitation à bon marché et de la cité ouvrière» —, il évoque

¹⁰ FREY, Jean-Pierre, «Généalogie du mot "urbanisme"», in *Urbanisme*, n° 304, janvier-février 1999, pp. 63-71.

¹¹ AGACHE, Donat-Alfred, AUBURTIN, Marcel, REDONT, Édouard, *Comment reconstruire nos cités détruites ? Notions d'urbanisme appliquées aux villes, bourgs, villages*, Paris, Armand Colin, 1915, 257 p. ; AGACHE, Donat-Alfred, *Nos agglomérations rurales, comment les aménager, étude monographique, analytique, comparée d'un concours de plans de bourg et villages*, Paris, Lib. de la Construction moderne, 1917.

¹² ROSENTHAL, Léon, *Villes et villages français après la guerre : aménagement, restauration, embellissement, extension, préface de Louis Bonnier, inspecteur général des Services techniques et d'esthétique du département de la Seine*, Paris, Payot & Cie, 1918.

¹³ COUTURAUD, Eugène, *Guide pratique pour la reconstruction, l'extension et l'aménagement et l'embellissement des villes et des communes rurales*, Paris, Librairie de La Construction moderne, s. d. [1915].

¹⁴ SOUZA, Robert de, *L'Avenir de nos villes, études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913.

¹⁵ Notamment dans la quatrième partie «Un plan d'extension et ses modèles», pp. 376-493.

Bournville, Hampstead et Letchworth, et fait même figurer un plan de cette dernière cité en ne mentionnant que John Ruskin, Ebenezer Howard ou George Cadbury, mais fait résolument l'impasse sur Raymond Unwin, malgré les allusions faites à l'Exposition internationale du Town Planning organisée à Londres par le RIBA en 1910. Ce ne sera en fait qu'au lendemain de la victoire que les publications françaises en matière d'urbanisme vont faire leur apparition. Berger-Levrault, Picard, Dunod, la Librairie de la « Construction moderne », Armand Colin, pour les analyses proches de la géographique, ou Léon Eyrolles, pour des aspects plus techniques, vont offrir au lecteur des ouvrages de natures diverses dans un domaine encore mal identifié. Mais ce fut sans conteste Ernest Leroux qui choisit de relever le défi en devenant l'éditeur de *La Vie urbaine*, organe de l'Institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaines de la Ville de Paris, devenu l'EHEU¹⁸, puis l'IUUP¹⁹ à partir de 1924. La quatrième de couverture du premier volume (n° 1-2) de cette revue annonce du reste chez Leroux la parution des premiers volumes de la collection « urbanisme » dont la direction a été confiée à Léon Rosenthal. Les deux premiers ouvrages sortent dès 1919 et traitent d'une hygiène opportune dans le cadre de la reconstruction d'un côté²⁰, de l'autre d'une architecture dont on explique qu'elle ne saurait correspondre à des objets conçus indépendamment du contexte urbain ou rural de leur réalisation²¹. Cette collection prévoit cinq séries et des publications hors série dont on dit qu'elles concerneront « des études qui, par leur caractère ou par leur ampleur, par les documents qu'elles comportent, exigeront des formats ou des présentations exceptionnels²² ». Les deux volumes suivants, publiés en 1920, sont dans la série C²³ « Pratique » et les deux derniers, l'un de la série D²⁴, l'autre de la série E²⁵ seront les derniers

¹⁶ STÜBBEN, Josef, *Der Städtebau*, Darmstadt, A. Bergsträßer, 1890. Notons que nous ne disposons toujours pas de traduction en français de cet ouvrage, si ce n'est par le biais de sa traduction partielle de Charles Buls : STÜBBEN, Josef, *La Construction des villes, règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration de plans de villes, Rapport présenté au Congrès international des Ingénieurs de Chicago, 1893, Conseiller royal d'architecture à Cologne, Traduction de Ch. Buls, bourgmestre de Bruxelles*, Bruxelles, E. Lyon-Claesen Éditeur, 1895.

¹⁷ SITTE, Camillo, *Der Städte-Bau, nach seinen Künstlichen Grundsätzen*, Wien, Carl Graeser, 1889, première traduction française en 1900 : SITTE, Camillo, *L'Art de bâtir les villes, notes et réflexions d'un architecte; traduites et complétées par Camille Martin...*, Genève, Atar; Paris, H. Laurens, [circa 1900], puis 1980: SITTE, Camillo, *L'Art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, traduit [de la 3^e éd. allemande] par D. Wiczorek, préface de F. Choay, Paris, Éditions de l'Équerre, 1980.

¹⁸ École des hautes études urbaines

¹⁹ Institut d'urbanisme de l'université de Paris

²⁰ SICARD DE PLAUZOLES, D^r, WEISWEILER, Émile, (sous la dir. de), *Comité national de l'Éducation physique et sportive et de l'Hygiène sociale, Congrès interallié d'Hygiène sociale pour la reconstruction des régions dévastées par la guerre, réuni à Paris, à la Sorbonne, du 22 au 26 avril 1919. Compte rendu général des travaux*, Paris, Ernest Leroux, 1919-1920, coll. « Urbanisme », 4 vol.

²¹ DERVAUX, Adolphe, *L'Édifce et le milieu. Rapport entre les édifices et les éléments qui leur sont extérieurs*, Paris, Ernest Leroux, coll. « Urbanisme », Série A : Théories et vues d'ensemble, 1919.

²² Séries A : Théories et vues d'ensemble, B : Technique, C : Pratique, D : Hygiène, E : Réalisations.

que l'éditeur arrivera à produire. Les meilleurs auteurs, en tout cas les plus en vue dans un champ qu'on imagine un peu inconsidérément plein d'avenir, vont être sollicités. Qu'on en juge par l'annonce sur la quatrième de couverture du premier volume de *La Vie urbaine* d'ouvrages qui promettaient d'être plus passionnants les uns que les autres, s'ils avaient effectivement vu le jour²⁶ ! Il n'en fut rien pour une raison que nous ignorons. Les premiers enseignements d'urbanisme en France démarrent donc sans que les protagonistes de cette aventure puissent disposer d'un minimum de textes de référence, de là, manifestement, l'importance stratégique que les fameux polycopiés des principaux cours ont dû revêtir.

La question des cités-jardins : cités, villes ou faubourgs ?

Sans le dire explicitement — nous y reviendrons —, l'ouvrage d'Unwin prend naturellement place dans le sillage des réflexions inaugurées par Ebenezer Howard, dont il fut l'un des principaux disciples sur ce mode bien particulier d'aménagement urbain que furent les cités-jardins. Le livre d'Ebenezer Howard fut publié pour la première fois en 1898 sous le titre : *To-morrow, a Peaceful Path to Real Reform* et, légèrement modifié, prit le titre de *Garden-Cities of To-morrow* en 1902. Une première édition en langue française fut publiée en Chine, à Tianjin en 1917 et il faudra attendre 1969 pour qu'un large public puisse

²³ AUSCHER, Léon, ROZET, Georges, *Urbanisme et tourisme*, Paris, E. Leroux, 1920, coll. «Urbanisme», série C : Pratique, VII-223 p., FORD, Géo B., *L'Urbanisme en pratique. Précis de l'urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en Europe*, Paris, Ernest Leroux, coll. «Urbanisme», Série C : Pratique, 1920.

²⁴ JUILLERAT, Paul, *L'Hygiène urbaine*, Paris, Ed. Ernest Leroux, coll. «Urbanisme», Série D : Hygiène, 1921.

²⁵ CESTRE, Charles, *L'Usine et l'habitation ouvrière aux États-Unis*, Paris, Ernest Leroux, Coll. «Urbanisme», Série E : Réalisations, 1921.

²⁶ Nous ne mentionnons ici que les ouvrages annoncés tels qu'ils sont annoncés dans : DERVAUX, Adolphe, *L'Édifice et le milieu. Rapport entre les édifices et les éléments qui leur sont extérieurs*, Paris, Ernest Leroux, coll. «Urbanisme», Série A : Théories et vues d'ensemble, 1919 et qui ne seront jamais publiés :

« POUR PARAÎTRE PROCHAINEMENT : GEO. B. FORD. — *L'urbanisme aux États-Unis*. EN PRÉPARATION : SÉRIE A : *Théories et vues d'ensemble*. CHARLES BRUN. — *Régionalisme et urbanisme*. DUQUESNE. — *Le village moderne*. J. N. C. FORESTIER. — *La terre vivante et les villes*. EUGÈNE HÉNARD. — *Les cités de l'avenir*. PAUL LÉON. — *Les villes et les voies de communication*. CHARLES PLUMET. — *L'architecture rationnelle*. ROBERT DE SOUZA. — *La renaissance des régions libérées*. SÉRIE B : *Technique*. AUBURTIN. — *Matériaux et procédés de reconstruction rapide*. RAOUL DE CLERMONT. — *L'urbanisme et sa législation*. VORIN. — *Le ciment armé*. SÉRIE C : *Pratique*. LÉON AUSCHER ET GEORGES ROZET. — *Urbanisme et tourisme*. JAUSSELY. — *L'étude d'un plan de ville*. GEORGES RISLER. — *L'habitation à bon marché*. SÉRIE D : *Hygiène*. JUILLERAT. — *L'hygiène urbaine*. D^R THIERRY. — *L'hygiène rurale*. D^R GEORGES ROSENTHAL. — *L'école et son hygiène*. SÉRIE E : *Réalisations*. ABERCROMBIE. — *L'urbanisme en Angleterre*. AGACHE. — *Cités ouvrières de demain*. LOUIS BONNIER. — *Le grand Paris*. PATRICK GEDDES. — *Jérusalem*. ALBERT GRENIER. — *Villes antiques*. ÉDOUARD HERRIOT. — *Lyon, hier, aujourd'hui et demain*. MARCEL POÈTE. — *L'expression de la victoire dans le décor des villes*. LÉON ROSENTHAL. — *Napoléon I^{er} urbaniste*. HORS SÉRIE. JAUSSELY. — *Cours d'urbanisme professé à l'École des Beaux-Arts*. MARCEL POÈTE. — *Paris au dix-neuvième siècle*. »

TOWN PLANNING
IN PRACTICE · AN IN-
TRODUCTION TO THE ART
OF DESIGNING CITIES AND
SUBURBS · *By* RAYMOND UNWIN,
F.R.I.B.A.

SECOND EDITION. WITH A NEW IN-
TRODUCTION AND 310 ILLUSTRATIONS

T. FISHER UNWIN · LONDON: ADELPHI
TERRACE · LEIPSIC: INSELSTRASSE 20 1911

L'ÉTUDE PRATIQUE
DES
PLANS
DE
VILLES

INTRODUCTION A L'ART DE DESSINER
LES PLANS D'AMÉNAGEMENT ET D'EXTENSION

PAR

Raymond UNWIN

F. R. I. B. A.

AVEC

deux préfaces de l'auteur et plus de 300 illustrations

TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR WILLIAM MOOSER

TRADUCTION REVUE ET MISE AU POINT

PAR

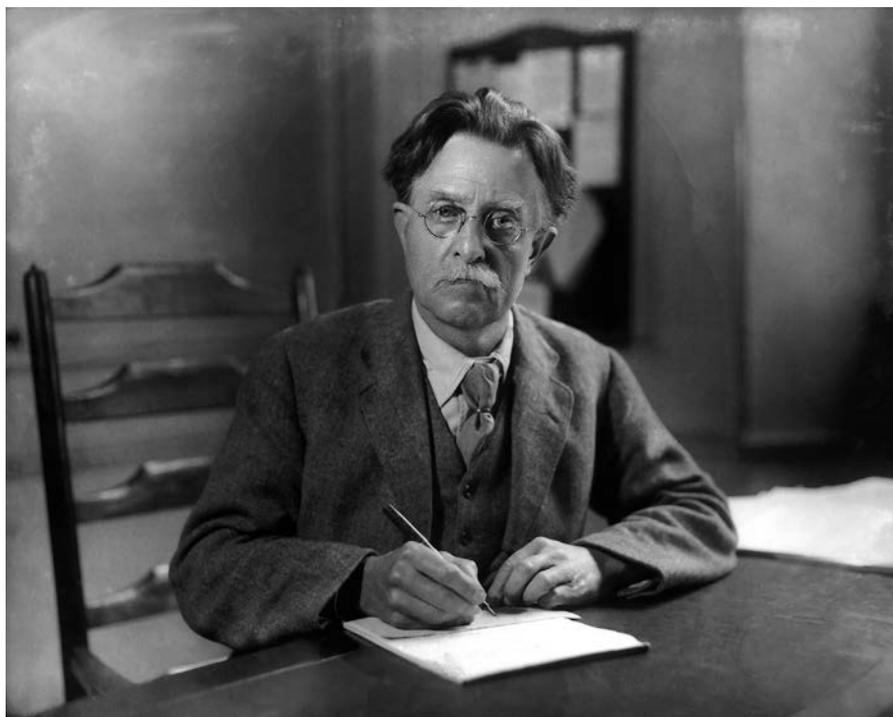
Léon JAUSSELY

ARCHITECTE EN CHEF DU GOUVERNEMENT

LIBRAIRIE CENTRALE DES BEAUX-ARTS

2, RUE DE L'ÉCHELLE, 2

PARIS



Raymond Unwin.

Photographie Studio Bassano, Londres, 1932.

Raymond Unwin

Étude pratique des plans de villes

Introduction à l'art de dessiner les plans
d'aménagement et d'extension

Traduit de l'anglais par Henri Sellier

Note de l'éditeur :

Dans l'ensemble de cette traduction, nous avons conservé les données chiffrées de l'édition originale en unités anglo-saxonnes, relevant le plus souvent de tableaux comparatifs où les ratios apparaissent ainsi plus explicitement.

1 mile = 1760 yards ; 1 yard = 3 pieds ; 1 pied = 12 pouces.

1 mile = 1 609,3 m (\approx 1,6 km)

1 yard = 0,9144 m

1 pied = 0,3048 m

1 acre = 4 046 m² (\approx 0,4 ha)

1 livre (£) = 20 shillings (s.)

1 shilling (s.) = 12 pence (d.)

Les renvois aux plans numérotés en chiffres romains se réfèrent aux plans de villes placés en fin d'ouvrage.

Introduction à la seconde édition

Depuis la publication de la première édition de cet ouvrage, le projet de loi sur le tracé des villes a été promulgué, et par application de ses dispositions, un certain nombre d'opérations d'aménagement de villes sont entrées en voie d'exécution.

Pour la première fois, nos collectivités urbaines sont en mesure d'appliquer au développement des cités, à l'utilisation rationnelle des avantages économiques locaux, de leur situation naturelle, et des ressources qui peuvent en découler, les principes même d'organisation industrielle, qui ont fait la puissance du développement économique mondial, pendant le siècle dernier.

Les municipalités ont, maintenant, la possibilité d'envisager dans leur sphère d'action les mêmes préoccupations d'ordre économique et de développement rationnel que les propriétaires de grandes exploitations industrielles apportent à l'extension de leur entreprise.

L'Administration municipale n'est plus obligée d'assister, impuissante, à l'envahissement progressif par des rangées innombrables de maisons d'habitation, des terrains bordant les canaux, les quais des voies ferrées, rendant impossible la circulation des produits dont dépend la vie économique de l'agglomération et obligeant à des manipulations et transports coûteux entre les quais de débarquement, les fabriques et les usines où sont transformés les produits, avant d'être l'objet de nouveaux transbordements, ces transports, en plus de congestionner outre mesure la circulation intérieure, entraînent une détérioration onéreuse des chaussées.

Non seulement l'absence d'organisation a, dans le passé, entravé à ce point de vue l'aménagement rationnel des cités, mais elle a encore permis que les habitations du peuple soient trop souvent édifiées sur les terrains les plus insalubres, parce que les emplacements y sont au meilleur marché, alors que de larges espaces convenant infiniment mieux pour cet usage, ont été pour une raison ou une autre, consacrés à l'édification de constructions d'un moindre intérêt. En outre, malgré nos différents règlements sur la construction qui, jusqu'à un certain point, ont entravé le mal, on a accumulé le plus grand nombre de maisons possible sur une surface donnée, sans tenir compte qu'une telle concentration est préjudiciable à tous les points de vue et présente l'unique avantage de faire produire à chaque acre de terrain, le maximum de revenu qu'il est possible.

Le prix de revient du sol occupé par les voies indispensables à la circulation dans les centres agglomérés et les frais d'établissement des chaussées accroissent, dans des proportions telles, le prix du terrain réellement utilisé, que si les propriétaires pouvaient l'évaluer en le considérant autrement que comme emplacement à bâtir, les désavantages économiques de l'entassement éclateraient à leurs yeux avec évidence.

Les diagrammes I et II ainsi que le tableau ci-après donnant des indications sur le prix de revient des constructions dans chaque cas, soulignent cette remarque. D'autre part, l'influence de l'augmentation du nombre de maisons par acre de terrain, sur les dimensions et le prix de chaque emplacement, est montrée graphiquement dans le diagramme III.

Le tableau montre que le propriétaire doit payer un prix beaucoup plus élevé par *yard* quand le nombre des maisons est double sur un même emplacement et, en outre, combien à la légère réduction du prix de revient par maison correspond une diminution importante des espaces libres.

Tableau montrant les conséquences de l'augmentation du nombre de maisons par acre sur la surface de l'emplacement construit et sur le prix de revient.

Dans chaque cas, un emplacement de 20 acres est pris comme base ; les routes de 50 pieds de large sont estimées à £ 7,10 par yard linéaire et celles de 36 pieds à £ 5,10.

Dans les colonnes C et F le terrain est estimé nu à £ 300 par acre. Ces colonnes se rapportent aux schémas C et F.

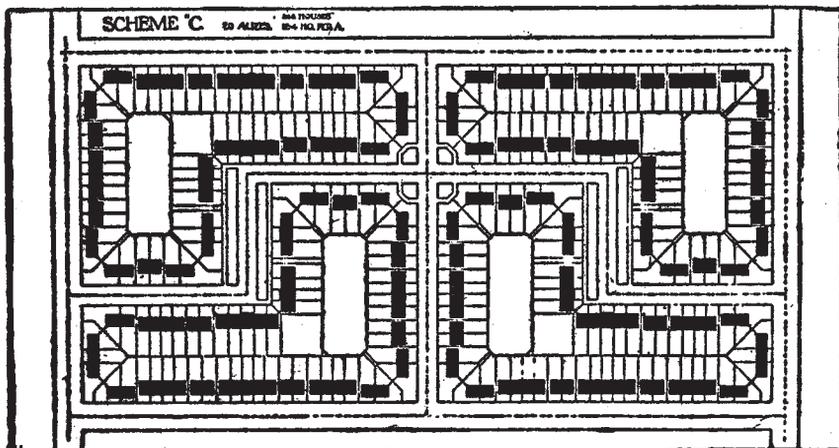
Dans la colonne Ci les calculs portent sur du terrain à £ 175 par acre, en admettant qu'on utilise une surface double pour chaque construction.

| | C | F | Ci |
|---|---------------|---------------|--------------|
| Nombre de maisons par acre net | 15,6 | 37,8 | 15,6 |
| Nombre de maisons par acre brut | 12,4 | 25 | 12,4 |
| Nombre total des maisons | 248 | 500 | 248 |
| Surface totale des toutes en acres | 4,103 | 6,798 | 4,103 |
| Surface nette totale de terrain de construction déduction faite des routes en acres | 15,897 | 13,202 | 15,897 |
| Surface nette moyenne de l'emplacement de chaque maison en yards | 310 | 127 | 310 |
| Prix total des routes | £ 9,008 | £ 14,991 | £ 9,008 |
| Prix total du terrain | £ 6,000 | £ 6,000 | £ 3,500 |
| Prix total du terrain et des routes | £ 15,008 | £ 20,991 | £ 12,508 |
| Prix du terrain et des routes par acre brut | £ 750 8s. | £ 1,049 11s. | £ 625 8s. |
| Prix du terrain par acre net de terrain construit | £ 944 11s. | £ 1,590 | £ 786 16s. |
| Prix de la terre et des routes par maison | £ 60 10s. 6d. | £ 41 19s. 6d. | £ 50 8s. 8d. |
| Prix équivalent par an du loyer de terrain | £ 2 8s. 6d. | £ 1 13s. 6d. | £ 2 0s. 4d. |
| Prix équivalent par semaine du loyer du terrain | 11¼d. | 7¾d. | 9¼d. |
| Prix des emplacements par yard net | 3 s. 10¾d. | 6s. 7¼d. | 3s. 3d. |

Le diagramme III est basé sur l'hypothèse où chaque propriétaire reçoit le même loyer pour son terrain, même si la surface à couvrir est réduite.

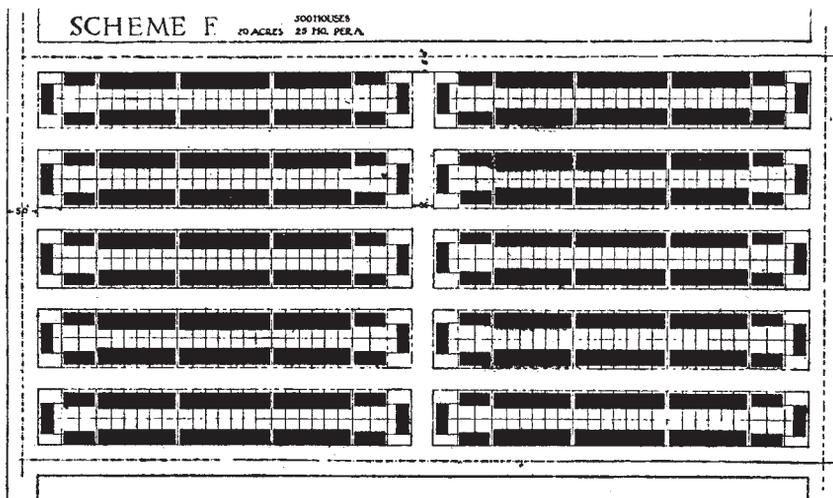
Ceci est d'ailleurs contraire à l'équité.

Si, en effet, le nombre des constructions qu'on peut édifier sur chaque acre de terrain environnant une ville qui se développe est limité par un



DIAG. I : Schéma C, terrain de 20 acres couverts de 12,4 maisons par acre, rues comprises, 248 maisons en tout.

La superficie de 20 acres est prise de l'axe de la rue de 50 pieds entourant l'emplacement, et le terrain est aménagé par des rues de 36 pieds à l'intérieur.



DIAG. II : Schéma F, terrain de 20 acres couverts de 25 maisons par acre, rues comprises, 500 maisons en tout.

Les voies sont de même nature que celle du diagramme I.

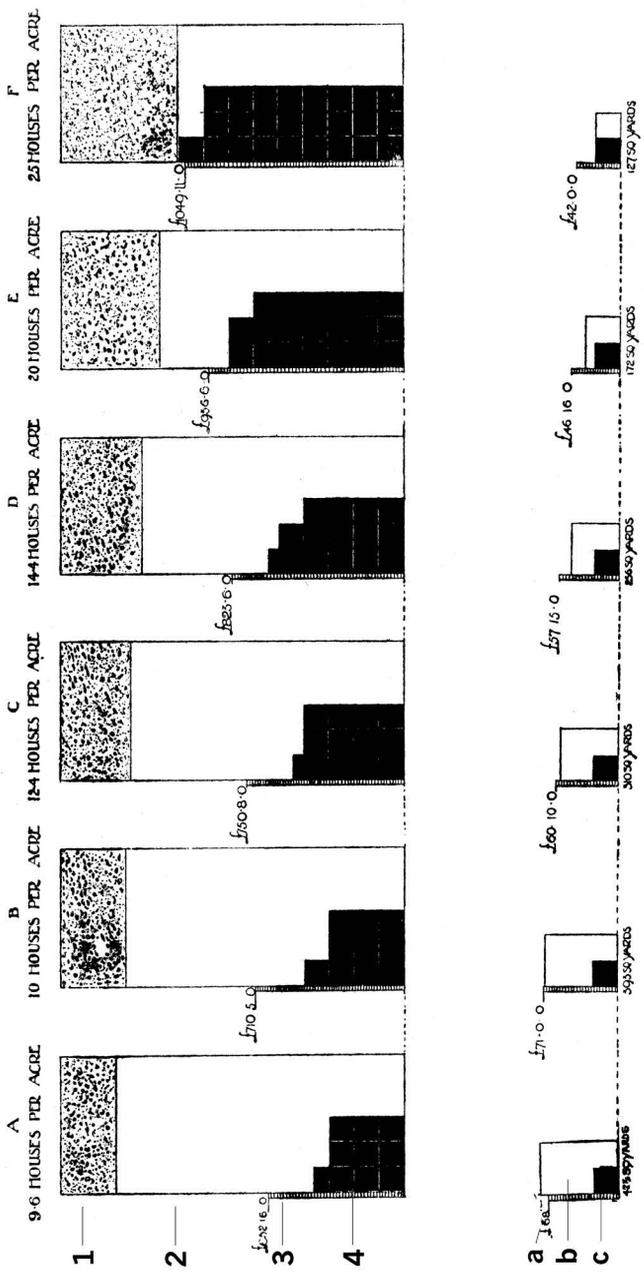


DIAGRAM SHOWING EFFECT OF DIFFERENT NUMBER OF HOUSES TO ACRE ON SIZE OF PLOTS AND COST OF DEVELOPMENT BASED ON DIAGRAM A TO F SHOWING 20 ACRES LAID OUT IN EACH CASE

DIAG. III : Effet de la variation du nombre de maisons à l'acre sur les dimensions des parcelles et leur prix de revient. Les diagrammes de A à F sont basés sur le lotissement d'un terrain de 20 acres.

1 — surface occupée par les chaussées (en gris), 2 — surface nette pour les jardins (blanc), 3 — prix de revient moyen du terrain et de l'aménagement des voies (en livres sterling, échelle verticale à la gauche du rectangle), 4 — surface occupée par les constructions (chaque maison est figurée par un carré noir).

a — prix de revient moyen par parcelle (rues comprises), b — surface moyenne du jardin (zone blanche), c — la surface occupée par la maison (carré noir).

plan d'extension à la moitié de ce qu'il était possible de construire d'après les anciens règlements, il en résultera que, chaque année, sera utilisé à la construction un nombre double d'acres et, par conséquent, une surface double sera prélevée sur les terrains de culture de la périphérie, pour en faire des terrains à bâtir.

Les propriétaires fonciers ne subiraient aucune perte si la restriction avait pour conséquence de réduire la valeur de leur terrain à la moitié de la différence entre la valeur du terrain cultivable et celle du terrain à bâtir.

Dans le tableau ci-dessus, dans les hypothèses C et F, on a supposé un coût de £ 300 par acre de terrain nu avant toute mise en valeur.

Si nous évaluons la valeur agricole à £ 50 par acre, le propriétaire réalise par conséquent un profit de £ 250 pour chaque acre de terrain agricole, rendu propre à la construction. En supposant que le nombre de maisons bâties sur un acre soit réduit de moitié et, par conséquent, le nombre d'acres utilisés soit doublé, le profit total réalisé par les propriétaires sera égal à celui qui a été obtenu dans le premier cas, si la plus-value s'élève par acre à la moitié de celle du premier cas, c'est-à-dire à £ 125.

Cette hypothèse, envisagée à la troisième colonne C1 du tableau, se traduit en réalité par une diminution sensible du prix de revient et des loyers des terrains construits, sans que, dans leur masse, les propriétaires du sol en subissent le moindre préjudice. Il y a lieu toutefois de faire observer que si la masse des propriétaires récupère le même profit total, les situations individuelles peuvent être affectées suivant l'emplacement des terrains utilisés pour la construction : les uns voient réduire de moitié leurs plus-values ; les autres, au contraire, voient devenir propres à la construction urbaine certaines de leurs parcelles, qui en l'absence de réglementation n'auraient été utilisables qu'à la culture.

Cette difficulté, à vrai dire, a été rencontrée dans la préparation des premières opérations d'aménagement des villes, mais dans tous les cas où le terrain est possédé en surface raisonnablement importante autour d'une ville qui se construit, la compensation pour le propriétaire actuel se fait automatiquement. Il semblerait, par conséquent qu'il n'y aurait pas de justification économique à l'agglomération de maisons d'habitation au-delà de la limite qui assurerait les conditions d'habitation les plus salubres en même temps que le maximum de commodités ; en outre, ces chiffres seraient de nature à justifier l'exclusion de toute clause d'indemnité pour les propriétaires dont les terrains seraient frappés, par un règlement d'aménagement, d'une servitude limitant le nombre des constructions.

Les grandes expositions internationales de plans des villes qui ont eu lieu en 1910, à Berlin, à Düsseldorf et à Londres, ont permis d'étudier comparativement les méthodes de tracés des villes de tous les grands pays du monde, beaucoup mieux que cela n'avait jamais été possible avant la publication de ce livre, et beaucoup de points traités dans ces pages ont été mis en lumière avec une nouvelle force par les matériaux ainsi réunis.

L'exposition des dessins magnifiques préparés pour les cités américaines de Washington et de Chicago et d'autres villes montrant la puissance de conception et la largeur de vue toute américaine qui a présidé à leur exécution présentait le plus vif intérêt. Beaucoup d'autres exemples de tracés de villes

effectués par les Grecs et les Romains, ou sous l'influence de la Renaissance, principalement dans le commencement du XVIII^e siècle, méritaient également une étude attentive.

L'exposition de Londres, où les matériaux proposés étaient surtout classés d'après les nations qui les avaient établis, soulignait les différences caractéristiques dans le caractère des méthodes de tracés de villes, propre à chaque pays. Si nous, en Angleterre, arrivons un peu tard dans le tracé moderne des villes, nous avons au moins l'avantage de pouvoir étudier les différents styles pratiqués par les autres nations. Si nous profitons de cet avantage et savons interpréter avec une judicieuse compréhension les principes dominants de chaque style, nous pouvons espérer élaborer une méthode qui s'adaptera au caractère de notre pays et aux conditions propres de notre genre de vie.

À l'architecte, le tracé des villes procure surtout l'occasion de trouver une belle forme d'expression de la vie collective. La vue d'ensemble du tracé des villes dans le monde, qu'il a été possible d'obtenir dans ces expositions, semble confirmer nettement l'idée que l'écrivain s'est permis d'émettre dans ce livre, à savoir : le principe essentiel d'un aménagement artistique consiste à harmoniser la régularité naturelle d'un dessin bien ordonné, avec l'irrégularité également naturelle du site et du paysage.

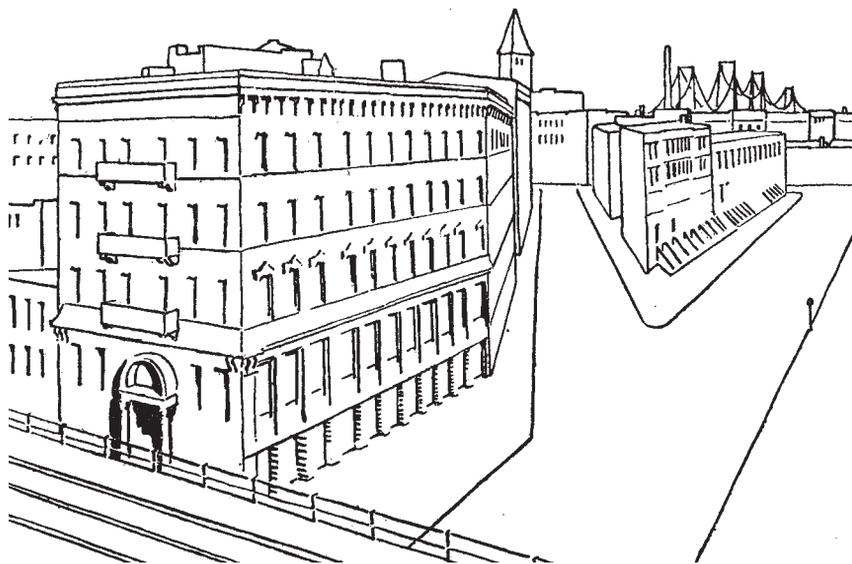
En examinant les ouvrages de différentes écoles de « traceurs de villes », on ne peut manquer de remarquer que l'utilisation de l'un ou l'autre de ces deux facteurs essentiels de composition a été trop souvent mal entendu.

Les théories de la régularité ou de l'irrégularité des perspectives ont été fréquemment appliquées en dépit de toute préoccupation d'assurer une véritable harmonie entre la régularité du dessin et l'irrégularité du paysage. Dans un pays comme le nôtre, on peut rarement obtenir la régularité complète dans le tracé des villes, telle qu'on peut la concevoir dans un plan sur du papier. Le dessinateur, par exemple, devra choisir entre la ligne régulière d'une route qui est belle et droite sur le plan, mais qui, par suite des ondulations du terrain, lui donnera une ligne de toits irrégulière et brisée et une voie irrégulière sur le plan, mais qui suivra de très près les contours du paysage et permettra d'obtenir une ligne de toits droite et d'une belle régularité, cette ligne pouvant être dans l'exécution de son plan un élément plus important que la voie droite sur le plan.

On a vu clairement la nécessité d'appliquer plus complètement au tracé des villes les principes généraux de dessin qui guident l'architecte quand il dresse les plans d'un monument, de même l'importance d'en dégager les données essentielles dans leurs rapports les unes avec les autres, avec la mise en évidence de quelques parties, et la subordination nécessaire des autres ; par-dessus tout, en outre, de concevoir les parties accessoires en harmonie avec les grandes lignes composantes de l'ensemble. Les sujets exposés par les Américains étaient surtout intéressants à ce point de vue. Les plans de beaucoup de villes américaines avaient été à l'origine composés sur le découpage du bloc à bâtir ; les rues étaient tracées bien parallèles les unes aux autres avec d'autres rues les coupant à angle droit formant une sorte d'échiquier divisant le terrain en petites parcelles, toutes, approximativement, de même forme et de même surface. Ce système a été trouvé si mauvais à la pratique que, comme moyen d'améliorer les



DIAG. IV : Une nouvelle rue diagonale à Philadelphie, construite à travers un réseau de rues existantes tracées en damier.



DIAG. V : Blocs à angles aigus maladroitement produits quand une rue principale coupe diagonalement une série de voies secondaires.

sociales pouvaient être mélangées. Il n'est pas au pouvoir de l'architecte-urbaniste de changer les préjugés populaires ou d'empêcher entièrement le développement d'un East End (quartier est populaire) et d'un West End (quartier ouest huppé) dans une ville ; mais on peut obtenir beaucoup, dans cet ordre d'idées, par de l'attention et de la prévoyance.

FIG. 86, 221,
222
FIG. 223

Il n'y a certainement aucun inconvénient à mélanger des maisons de dimensions différentes, dans des limites plus ou moins grandes. Rien dans les préjugés populaires n'exige que de grandes surfaces de terrain soient couvertes de maisons ayant exactement les mêmes dimensions et les mêmes formes. La croissance de faubourgs habités seulement par une classe d'individus est fâcheuse au point de vue social, économique et esthétique. Elle est due au système massif et irréfléchi du développement des villes et tout à fait étrangère aux traditions de notre pays ; elle résulte très souvent d'une mauvaise gestion municipale et d'une répartition injuste des taxes locatives, de mésintelligence et de méfiance entre les différentes classes sociales, de la différenciation chaque jour plus accentuée et exagérée des pensées et des habitudes ; cela aboutit à un effet triste et monotone, presque aussi déprimant qu'il est laid.

Dans les villages anglais, nous rencontrons toutes les classes de maisons mélangées le long de la rue principale ou autour de la pelouse, depuis le cottage du plus petit ouvrier jusqu'à la plus grande maison du riche fermier, du docteur ou du manufacturier de la localité, et même, de temps en temps, le château du Lord. On comprendra par les dessins reproduits ci-contre combien le charme de la rue du village en est accru. Même si le site dont nous devons tracer le plan devait être habité particulièrement par une population ouvrière, nous devrions essayer d'arranger quelques coins attrayants dans lesquels quelques maisons assez grandes pourraient être bâties. Nous devrions engager le médecin à vivre au milieu de ses clients, en lui offrant un emplacement convenable, et fournir l'occasion à ceux qui ont réussi dans la vie et peuvent avoir du temps de libre à consacrer à l'administration du district, de vivre dans des maisons convenables au milieu de ceux qui n'ont pas eu la même chance. Le succès de notre entreprise dépendra beaucoup des possibilités d'aménagement du terrain. Par exemple nous ne pourrions pas espérer louer des emplacements pour de grandes maisons si l'on y accède seulement par une rue du type de cottages le plus petit.

En organisant notre site, nous devons tenir compte de l'économie dans la longueur et dans la pente des rues des facilités de drainages, et d'autres considérations pratiques du même genre. Lorsqu'il sera possible d'établir une route au fond d'une dépression, cette disposition sera économique et satisfaisante pour beaucoup de raisons. Les maisons de chaque côté se trouvant légèrement au-dessus du niveau de



FIG. 221 : Dunster, Somerset.
Vue de la rue du village depuis le bas.

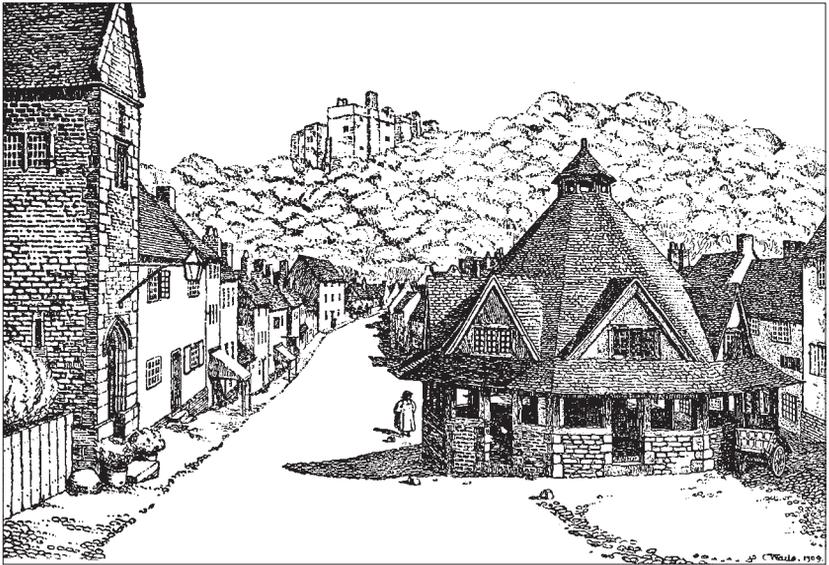


FIG. 222 : Dunster, Somerset.
Vue de la rue du village depuis le haut.

la rue, le drainage pourra être fait à une profondeur minimum, tandis que le surplus de la terre provenant des fouilles pourra être répandu sur la rue sans en élever le niveau au-dessus de celui des immeubles. Il en résulte que l'établissement de rues suivant les lignes naturelles du drainage est recommandable au point de vue pratique et qu'il permet d'éviter les difficultés provenant de l'eau de ruissellement, tandis que dans le cas contraire si les rues traversent des dépressions, elles nécessitent généralement des remblais et des tranchées d'une profondeur excessive pour le drainage ; les fondations des maisons qui longeront les côtés remblayés de la rue devront être également beaucoup plus profondes et des dépenses considérables seront entraînées par la construction de murs de soutènement et d'escaliers, lorsque les maisons longeront les tranchées. Lorsque les rues serpentent sur le flanc d'une colline, on a l'habitude de creuser un côté et de remblayer l'autre ; ceci est probablement l'arrangement le plus économique au point de vue de la rue elle-même, mais si la rue est destinée à être bordée de maisons d'habitation, il est préférable et économique de creuser plus profondément, plutôt que de remblayer, surtout si l'enlèvement de l'excédent de terre présente des facilités. Dans les rues situées à flanc de colline, l'égout doit être creusé assez profondément pour drainer aussi les maisons du côté le plus bas ; ceci augmentera considérablement les dépenses et diminuera la valeur des emplacements sur le bas côté, soit parce que les maisons seront au-dessous du niveau de la rue, ce qu'on considère généralement comme désavantageux, soit parce que l'élévation de ce niveau exigera beaucoup de dépenses pour l'établissement de fondations supplémentaires. Il serait par conséquent sage de creuser de telles routes plutôt plus profondément qu'il ne serait nécessaire si l'on envisageait seulement le prix de revient de la chaussée.

FIG. 224

Les emplacements situés au-dessus du niveau de la route sont généralement plus favorables, sauf dans les cas de grandes maisons où un passage de voitures est nécessaire, dans ce cas en effet le prix d'un mur de soutènement n'est pas aussi onéreux pour le propriétaire que celui des fondations supplémentaires.

La question du caractère à donner dans notre pays aux rues bordées de maisons exige un examen tout particulier. Deux circonstances ont à cet égard compliqué la situation. En premier lieu, la largeur des rues a été déterminée d'après nos règlements de voirie dans le but d'augmenter l'espace libre qui eut été obtenu par la libre construction. Il en résulte que la largeur des rues d'après les règlements habituellement en vigueur en Angleterre n'est en aucun cas réglée sur les besoins du trafic ; on a fixé arbitrairement la largeur minimum des rues à 40 ou 50 pieds et toutes les voies nouvellement tracées doivent posséder cette largeur minimum ; généralement les autorités locales n'ont pas le pouvoir



FIG. 223 : Kersey, Suffolk.
La rue du village.

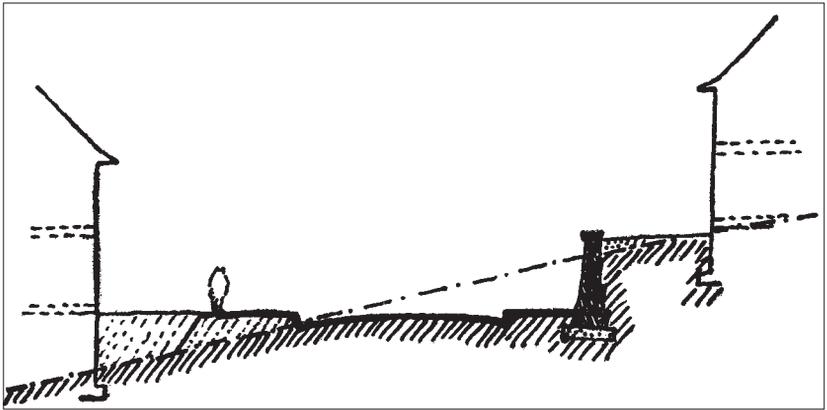


FIG. 224 : Profil transversal de rue dans un terrain à flanc de coteau.
La ligne en pointillé marque le niveau réel du terrain.

d'exiger une dimension supérieure bien que la largeur de 40 à 50 pieds soit aussi insuffisante pour les rues principales d'une ville qu'elle est excessive pour les rues donnant accès à quelques cottages. Il en résulte, en conséquence, que certaines voies doivent, dans la suite, être élargies au prix de grandes dépenses, pour la circulation des tramways et les nécessités du trafic, alors que les cottages sont construits en bordure de tristes revêtements d'asphalte et de macadam dont la moitié pourrait, avec grand avantage, être ajoutée aux jardins ou être transformée en bordures de gazon.

La seconde circonstance qui influence beaucoup le caractère de nos rues résulte de ce fait que leur construction est supportée par les propriétaires ou fermiers des terrains et des façades, alors que le prix de l'entretien, après qu'elles sont devenues voies publiques, est supporté par les autorités locales. Il en résulte qu'afin de réduire autant que possible les charges publiques d'entretien, on exige que toutes les routes soient parfaitement construites de la façon la plus onéreuse et la plus durable, sans examiner si le trafic nécessitera ou justifiera de telles dépenses. Il est évidemment logique que les rues soient établies de façon à résister au trafic éventuel qu'elles auront à supporter, mais le fait que la dépense de construction est contrôlée par la partie qui doit assurer l'entretien sans contribuer aux dépenses de premier établissement a engendré un grand gaspillage de capital pour des voies où de telles dépenses ne sont ni justifiées par les besoins, ni nécessaires, pour limiter les frais d'entretien à des proportions raisonnables. Un grand hôtel d'habitation, une « cité » tel que Chatsworth ou Blenheim sera suffisamment desservi par une simple allée de voitures de 13 à 20 pieds de large. La population d'un tel aménagement sera plus grande que celle d'une rangée ou d'un groupe de cottages et le mouvement de voitures « aller et retour » sera beaucoup plus actif. Cependant pour la rue de cottages, des allées pour piétons en asphalte ou pavées, des bordures de trottoirs et des ruisseaux en granit, le tout de 40 à 50 pieds de large et coûtant avec les égouts £ 5 à £ 8 le yard linéaire, sont exigées par les autorités locales d'après les règlements en vigueur. On comprend immédiatement combien ces frais excessifs tendent à réduire la largeur en façade des maisons. Lorsqu'on essaye de construire des cottages coûtant moins de £ 200, la dépense de £ 3 par yard pour les demi-frais de l'aménagement de la rue devient extrêmement onéreuse, les dimensions et la façade des immeubles ne peuvent que s'en ressentir fâcheusement. Dans les cas où l'on peut prévoir un trafic important et où l'on suppose que les rues bordées de maisons doivent servir à réunir des voies principales, ou prendre elles-mêmes dans l'avenir ce caractère, il importera de prendre toutes dispositions utiles pour sauvegarder l'avenir. Mais si, comme cela arrive fréquemment, il est tout à fait certain que la rue ne doit servir qu'aux visites journalières du laitier, à la tournée de la voiture



FIG. 225 : Earswick, Poplar Grove (allée des Peupliers).



FIG. 226 : Earswick, Poplar Grove (allée des Peupliers).
Exemple d'aménagement simple et peu coûteux.



FIG. 227 : Faubourg-jardin de Hampstead. Place Asmuns.

Aménagement d'un simple chemin carrossable au lieu d'une chaussée coûteuse.



FIG. 227 A : Faubourg-jardin de Hampstead. Hampstead Way.

Rue donnant accès à la place Asmuns.

FIG. 217
 FIG. 225, 226
 FIG. 227

du marchand de charbon ou au cabriolet du médecin, il est certain qu'un chemin bien fait, construit pour résister à la circulation de la voiture d'un *gentleman*, avec une bordure de gazon de chaque côté et dans quelques cas avec une simple allée étroite pour piétons, soit en gravier, soit pavée pour les temps humides, suffira à ces besoins ; il est évident dans ce cas que le faible trafic de la voie n'exigera pas des frais d'entretien plus considérables qu'une grande voie construite avec des matériaux plus résistants.

Le prix de revient des routes varie beaucoup suivant la valeur des matériaux employés et le prix de la main-d'œuvre de la région, ainsi que d'après les exigences des autorités locales. Dans quelques cas, un système distinct de drainage est aménagé pour les eaux de surface, qui naturellement augmente de beaucoup les dépenses bien que ce soit probablement l'arrangement le plus recommandable au point de vue du drainage. Dans quelques districts, les autorités permettent la pose des égouts dans les rues à des profondeurs aussi faibles que le permettra l'évacuation des eaux des immeubles qui seront construits en bordure. Dans d'autres districts, on exige des profondeurs minimales plus grandes, pour parer aux besoins futurs et pour protéger les canalisations contre des ruptures éventuelles causées par la circulation de voitures à traction ou d'autres voitures lourdes. Dans quelques districts, on permet la pose d'égouts non entourés de béton. Dans certains cas, un lit de béton est exigé sous les tuyaux de drainage alors que, dans d'autres circonstances, ces tuyaux doivent être entourés entièrement de béton. Ces détails, et beaucoup d'autres, augmentent le prix des rues de sorte qu'il est impossible de donner une estimation certaine. En outre, il ne faut pas oublier que le prix de la route peut comprendre deux choses : soit seulement l'aménagement exigé par les règlements pour que l'on puisse construire en bordure, soit, en supplément, l'infrastructure nécessaire pour que la voie soit prise en charge par les autorités locales. Les propriétaires ou les fermiers des emplacements ayant façade sur la rue sont légalement responsables de ces dernières dépenses. Il est d'usage que le propriétaire qui loue l'emplacement, prenne à sa charge les premières dépenses mais les coutumes varient beaucoup en ce qui concerne les travaux compris dans les premières dépenses et ceux qui doivent figurer dans les secondes. Quelquefois la route est initialement édifiée d'une façon si parfaite que les frais ultérieurs sont réduits à un minimum. D'autres fois, l'établissement préliminaire de la rue n'est poussé que jusqu'au point nécessaire pour fournir un passage suffisant à la construction des maisons ; les trottoirs et les égouts sont posés, le pavage et l'asphaltage des chemins pour piétons sont exécutés après que la rue est bordée de constructions et lorsqu'elle est sur le point d'être prise en charge par les autorités locales. Lorsque les opérations de construction sont exécutées sur une large échelle par la même personne

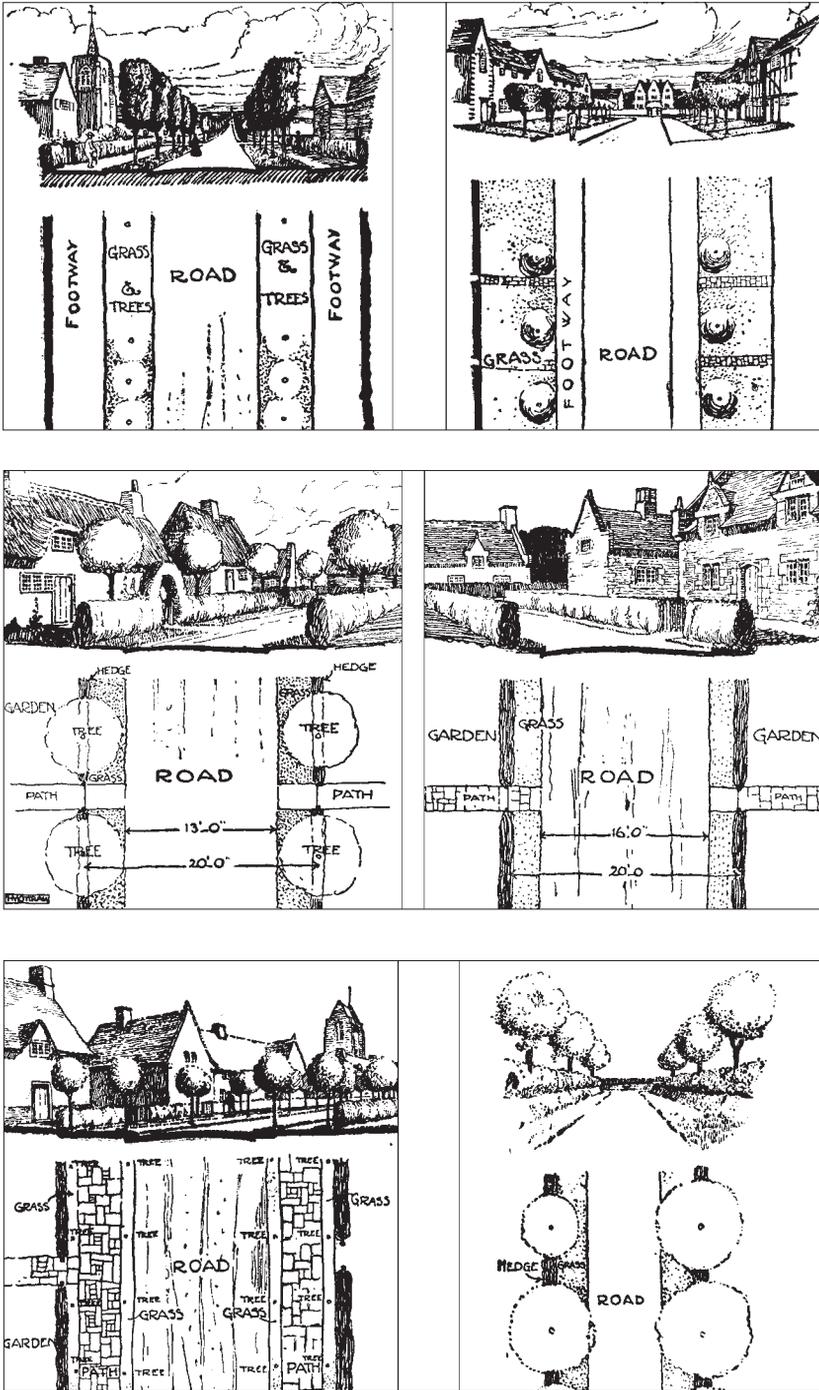


FIG. 228, 228 A, 228 B : Earswick, Letchworth et Hampstead.
Exemples de voies économiquement établies.

ou par la même société responsable de l'établissement des routes, il est généralement préférable de se contenter de la simple voie du premier cas et de ne terminer la rue que lorsque toutes les maisons sont construites et qu'elle est sur le point d'être classée. Il arrive souvent, lorsqu'une rue a été d'emblée presque complètement aménagée et qu'un certain temps s'est écoulé avant que la municipalité la classe, qu'elle soit tellement endommagée par les travaux de construction des maisons — bordures de trottoirs et tuyaux de drainage brisés et déplacés — et sa surface si profondément défoncée par des ornières, que les autorités locales sont pratiquement obligées d'en refaire la surface, les bordures de trottoirs et les tuyaux de drainage... avant d'être en mesure de classer la rue, ce qui occasionne de grands frais. Dans quelques districts, cependant, les opérations de construction ne peuvent commencer tant que la route n'est pas faite, les bordures des trottoirs en place et les tuyaux d'égout posés ; dans ces cas aucune latitude n'est laissée au constructeur. Toute la question de la répartition des frais de construction, de l'entretien des rues et de leur caractère, semble avoir besoin d'être examinée de façon approfondie, et il est à souhaiter que le mouvement d'opinion créé sur la question de l'aménagement des cités, conduise à la solutionner.

Pour pallier dans une certaine mesure à cette difficulté, le Hampstead Garden Suburb Trust a obtenu du Parlement un règlement (les clauses principales en sont données dans le livre *Practical Housing* de J. S. Nettlefold) d'après lequel la largeur de la rue à construire était limitée à 40 pieds et avec la faculté, si les voies dépassaient cette largeur, de consacrer l'excédent à des bordures de gazon sur lesquelles des arbres pourraient être plantés. À l'époque où cette disposition est intervenue, les règlements locaux fixaient à 40 pieds la largeur minimum des rues, mais de nouveaux règlements étaient en préparation d'après lesquels 50 pieds seraient exigés. Une autre clause permettait à la société de limiter à 20 pieds la largeur des rues ne dépassant pas 500 pieds de long, pourvu que les maisons construites de chaque côté soient à une distance minimum de 50 pieds. D'un autre côté, par le même acte, le trust consentait à limiter en moyenne à 8 le nombre des maisons à l'acre sur le terrain en entier. Ce décret fait prévoir que les autorités locales pourraient inviter les propriétaires de terrains et les sociétés de lotissement à limiter le nombre des maisons à l'acre en faisant elles-mêmes des concessions en ce qui concerne la construction des rues.

Si l'on se réfère au plan du faubourg-jardin de Hampstead, on verra que ces sortes de rues ont été fréquemment adoptées et ont conduit à la constitution de nombreux groupes de maisons autour de pelouses, de places de tennis et de squares, ce qui, en pratique, eut été impossible avec l'ancienne réglementation. L'examen du texte du

FIG. 228A
PLAN VI

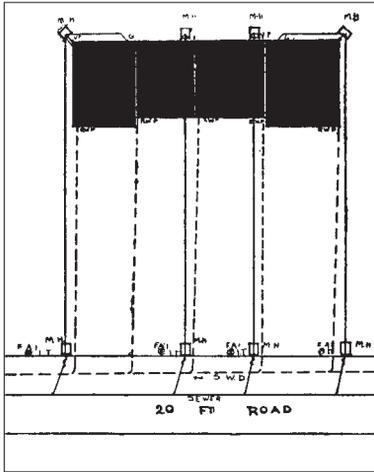


DIAGRAMME I

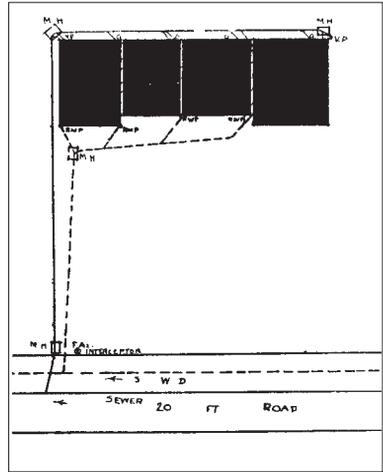


DIAGRAMME II

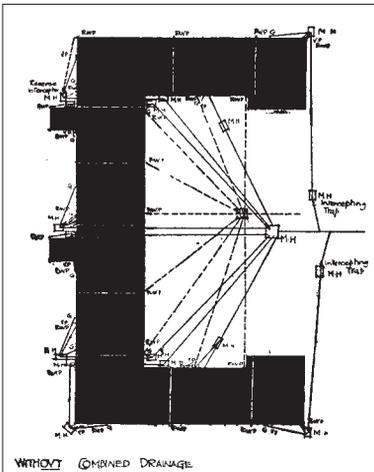


DIAGRAMME III

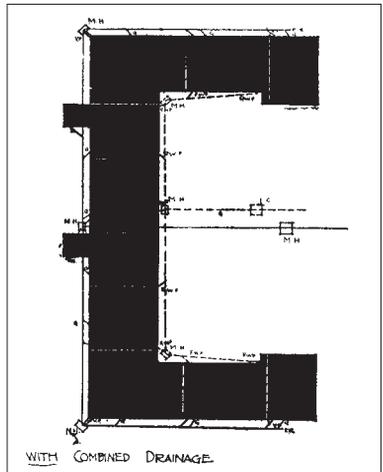


DIAGRAMME IV

FIG. 299 : Plan théorique mettant en parallèle le système d'évacuation des eaux usées d'un groupe de maisons par maisons séparées.

Diagramme I : Avec le système d'évacuation de ce même groupe établi en réunissant les conduites comme si l'ensemble appartenait à un seul propriétaire. Diagramme II : La simplicité et l'économie d'exécution réalisées par le dernier système sont manifestes.

Diagramme III : Dans une disposition autour d'une cour, canalisations disposées en procédant maison par maison.

Diagramme IV : Économie d'exécution en procédant globalement.

La préparation des plans de villes devrait constituer l'occasion d'une approche un peu plus libre des règlements de construction. Actuellement en Angleterre les règlements sont généralement adoptés pour une ville entière et tout règlement considéré comme satisfaisant dans le centre de la ville le plus dense s'étend également aux faubourgs les moins construits. Il est évident qu'il en résulte ce fait que l'on exige trop peu pour la sécurité dans le centre, et inutilement beaucoup trop dans les faubourgs.

En Allemagne, les villes sont divisées en zones ou districts et certains règlements ne s'appliquent qu'aux zones intérieures, alors que d'autres varient dans les différentes parties de l'agglomération. Les emplacements à bâtir sont en outre divisés en catégories suivant l'emploi auquel ils sont destinés et des règlements très étendus sont édictés pour ces différentes classes fixant par exemple la proportion du terrain ne devant pas être construite varie entre le quart et les deux tiers, voire plus dans certaines zones ; il arrive aussi que seul le terrain situé derrière la ligne de construction ne soit pris en compte pour déterminer cette proportion. De la même façon, la hauteur maximum des maisons varie pour les différentes classes d'emplacement, et la largeur des rues est déterminée en proportion. Dans son ensemble, ce système permet aux règlements de s'adapter aux besoins particuliers de chacune des parties des villes avec une exactitude beaucoup plus grande qu'en Angleterre.

Il existe des précautions très intéressantes dans les règlements allemands qui peuvent surprendre les habitués des règlements anglais. Par exemple, les travaux en plâtre ne peuvent être commencés que six semaines après que les autorités ont examiné la construction brute et un certificat d'achèvement ne peut être accordé que six mois après la date fixée pour le commencement des travaux en plâtre. Il en résulte une sorte de stabilité dans les bâtiments et les maisons ne peuvent être occupées que lorsqu'elles sont sèches.

Outre la délimitation en zones et la variation des règlements les concernant, il semblerait que les autorités locales feraient bien de pousser plus loin le précédent de l'acte du faubourg-jardin de Hampstead où, en considération du fait que 8 maisons au maximum sont construites sur chaque acre de terrain, il peut être dérogé à certains des règlements actuels concernant les rues. Tant qu'il sera permis de construire 30 ou 40 maisons à l'acre en vertu des règlements actuels de construction, on ne peut pas attendre des propriétaires individuels qu'ils réduisent substantiellement ce nombre à moins que des avantages ne leur soient offerts par les autorités locales, par exemple la possibilité de transférer son terrain dans une catégorie où les prescriptions utiles aux zones denses seraient suspendues ou modifiées.

Annexes

PLAN 1 : NUREMBERG, ANCIEN PLAN (1878).

PLAN 2 : NUREMBERG, PLAN D'EXTENSION.

PLAN 3 : ROTHENBOURG.

PLAN 4 : KARLSRUHE.

PLAN 5: COLOGNE.

PLAN 6 : FAUBOURG-JARDIN DE HAMPSTEAD.

PLAN 7 : LETCHWORTH, PREMIÈRE CITÉ-JARDIN.



PLAN I : Nuremberg.



Plan de la vieille ville avec son enceinte montrant le développement des constructions en dehors des murs. Ce plan porte l'indication du tracé des rues projetées en 1875 1/10000 (1/5000 : pp. 366-369).



Gärten hinter der

541.

543.

542.

540.

549.

538.5

536.6

538.5

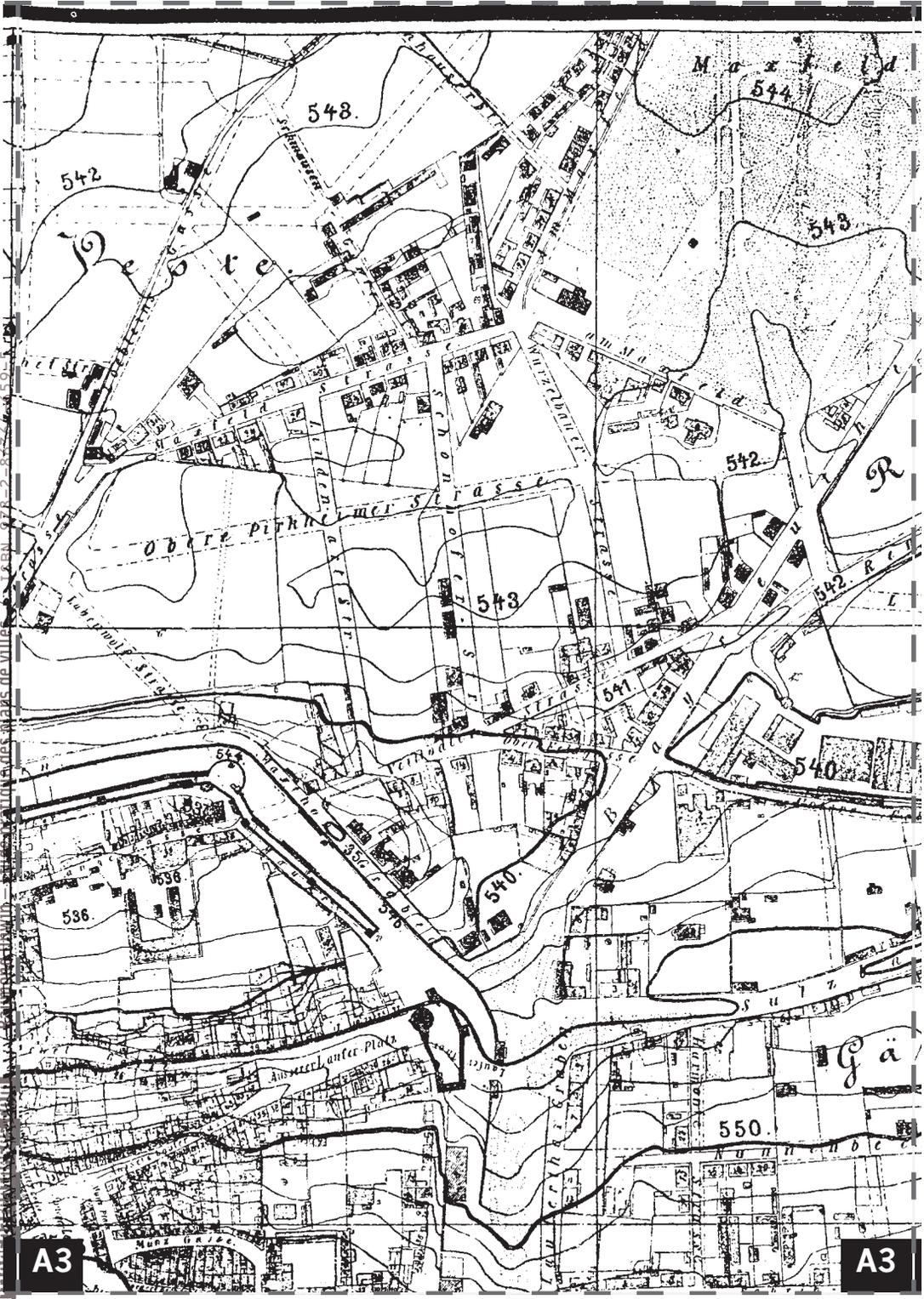
535

530

A2

A2

2-8634-659-5



A3

A3

Index des illustrations

| | FIGURES | PAGES |
|--|---|---|
| AIGUES-MORTES, Plan général. | Fig. 38 | 95 |
| AMIENS, Cathédrale. | Fig. 124 | 182 |
| AOSTE, Plan de l'ancienne ville romaine. | Fig. 30 | 89 |
| AOSTE, Plan. | Fig. 31 | 89 |
| ARUNDEL, Vuet. | Fig. 259 | 305 |
| ASHBOURNE. | Fig. 220 | 266 |
| ASTBURY, L'église et le village. | Fig. 128 | 187 |
| ATHÈNES, Projet de reconstitution de l'acropole. | Fig. 16 | 77 |
| AUGSBOURG, Vue de l'église Saint-Ulrich. | Fig. 144 | 199 |
| AUGSBOURG, Karolinen Strasse. | Fig. 197 | 245 |
| BAD KISSINGEN, La place du marché. | Fig. 139 | 196 |
| <i>Bâtiments.</i> | Fig. 230, 232, 241, 246, 252, 265, 269, 270, 278, 279, 297, 298, 299, 237, 238 | 281, 296, 300, 302, 309, 312, 316, 318, 357, 358, 360, 290 |
| BEVERLY, La place du marché. | Fig. 119 | 179 |
| BONN. | Fig. 215, 216 | 259 |
| BOURNEMOUTH, Plan. | Fig. 61 | 112 |
| BRIDGEWATER, Plan. | Fig. 59 | 110 |
| BRIDGEWATER, Castle Street (rue du Château) | Fig. 60 | 111 |
| BRIDGEWATER, Cornhill. | Fig. 135 | 194 |
| BRUGES, Plan et vue de la rue des Pierres. | Fig. 209, 210 | 254 |
| BRÜNN, Plan partiel de l'extension. | Fig. 79 | 130 |
| BUTTSTEDT, Plan d'une partie de la ville. | Fig. 150 | 204 |
| BUTTSTEDT, Vues. | Fig. 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 153 | 205, 206, 207, 208 |

| | | |
|---|---|---|
| KARLSRUHE. | Plan IV | 363 |
| <i>Carrefour.</i> | Fig. 175, 178, 181, 182, 183, 185, 186, 187, 253, 254, 255, 256, 258, 260, 260 A, 261, 262, 262 A | 226, 231, 234, 235, 236, 237, 238, 302, 302, 303, 304, 305, 306 |
| CHANTILLY, Parterre d'eau au château. | Fig. 90 | 141 |
| CHARTRES, Cathédrale. | Fig. 123 | 182 |
| <i>Chemin.</i> | Fig. 93 | 141 |
| CHESTER, Plan. | Fig. 4 | 68 |
| CHICHESTER. | Fig. 179 | 232 |
| COLOGNE, Plan parcellaire. | Fig. 72, 73, 74, 82 | 124, 125, 132 |
| COLOGNE. | Plan V | 363 |
| CONWAY, Plan. | Fig. 5 | 69 |
| COPENHAGUE, Plan. | Fig. 84 | 137 |
| COPENHAGUE, Vue. | Fig. 85 | 137 |
| <i>Cottages.</i> | Fig. 240, 296, 298 | 291, 340, 358 |
| DINAN, La place Saint-Sauveur. | Fig. 131 | 190 |
| DINAN, Vue. | Fig. 231 | 281 |
| DORCHESTER, Les promenades sud. | Fig. 109 | 168 |
| DORCHESTER, Avenue. | Fig. 115 | 173 |
| DORCHESTER, West Street. | Fig. 208 | 253 |
| DRESDE, La place du marché. | Fig. 134, 142 | 194, 197 |
| DUNSTER. | Fig. 221, 222 | 268 |
| EALING, Plan de « Ealing Tenants' Estate ». | Fig. 169 | 217 |
| EARSWICK, Plan. | Fig. 171 | 218 |
| EARSWICK, Chemin. | Fig. 94 | 143 |
| EARSWICK, La rue de la gare. | Fig. 217 | 263 |
| EARSWICK, Terrain de jeux pour les enfants. | Fig. 219 | 266 |
| EARSWICK, Poplar Grove (allée des Peupliers). | Fig. 225, 226 | 272 |
| EARSWICK Exemples de voies économiques. | Fig. 228, 228 A, 228 B | 275 |
| ÉDIMBOURG, Plan partiel. | Fig. 7 | 70 |
| ÉDIMBOURG, Charlotte Square. | Fig. 51 | 104 |
| ÉDIMBOURG, Vues. | Fig. 50, 52, 53, 54, 55, 286 | 104, 105, 327 |
| ÉPHÈSE, Plan. | Fig. 17, 18 | 78, 79 |
| ÉPHÈSE, Vue. | Fig. 19 | 79 |
| <i>Faubourg.</i> | Fig. 116 | 174 |

| | | |
|---|--|---|
| FLENSBOURG, Plan d'extension. | Fig. 76 | 127 |
| FREUDENSTADT, Plan. | Fig. 48 | 103 |
| FREUDENSTADT, Plan de l'église. | Fig. 49 | 103 |
| GAND, Église Saint-Nicolas. | Fig. 145 | 199 |
| <i>Gare.</i> | Fig. 117 | 175 |
| GRÜNSTADT, Plan d'aménagement et d'extension. | Fig. 75 | 126 |
| HAMPSTEAD Exemples de voies économiques. | Fig. 228, 228 A, 228 B | 275 |
| HAMPSTEAD, Mur limitant le faubourg-jardin. | Fig. 110 | 170 |
| HAMPSTEAD, Faubourg-jardin. | Fig. 110, 166, 167, 168, 218, 227, 234, 235, 239, 242, 257, 258 A, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 280, 289, 290, 291, 292, 293, Plan VI | 170, 214, 215, 216, 266, 273, 282, 287, 290, 296, 304, 314, 315, 316, 318, 330, 332, 333, 337, 363 |
| HEREFORD, Plan. | Fig. 6 | 69 |
| <i>Jardin.</i> | Fig. 86, 91, 82, 87, 88, 89, 281 | 140, 141, 320 |
| KAHUN, c. 3000 ans avant J.-C. (Flinders Petrie). | Fig. 11 | 73 |
| KARLSRUHE, Plan. | Fig. 47, Plan IV | 102, 363 |
| KARLSRUHE, Vues. | Fig. 16 A, 36 A, 60 A, 94 A, 103 B, 198 A | 78, 92, 111, 143, 163, 246 |
| KARLSRUHE, Markt Platz. | Fig. 3, 3 A | 60 |
| KARLSRUHE, Disposition d'angle de Rondell Platz. | Fig. 28 A | 87 |
| KARLSRUHE, Ludwig Platz. | Fig. 114 a. | 172 |
| KERSEY, La rue du village. | Fig. 223 | 270 |
| KÖNIGSBERG, Plan d'aménagement. | Fig. 78 | 130 |
| KUFSTEIN, Plan général. | Fig. 70 | 122 |
| LE PIRÉE. | Fig. 20 | 80 |
| LEICESTER, Plan d'urbanisation. | Fig. 170 | 217 |
| LETCHWORTH, Exemples de voies économiques. | Fig. 228, 228 A, 228 B | 275 |
| LETCHWORTH, Première cité-jardin. | Plan VII | 363 |
| LETCHWORTH, Ateliers. | Fig. 103, 103 A | 160, 163 |
| LETCHWORTH, Projet de pont. | Fig. 118 | 175 |
| LETCHWORTH, Town Square. | Fig. 165 | |
| LETCHWORTH, Cité-jardin, Domaine de Bird's Hill. | Fig. 176, 267, 268, 271 | 227, 311, 312, 313 |
| LONDRES, West Norwood. | Fig. 1 | 57 |

| | | |
|--|-----------------------------------|---------------|
| LONDRES, Plan. | Fig. 56, 58, 206 | 108, 110, 251 |
| LONDRES, Holborn. | Fig. 198 | 246 |
| LONDRES, Le « Quadrant » de Regent Street. | Fig. 207 | 253 |
| LONDRES, Plan du quartier de Fulham. | Fig. 2 | 59 |
| <i>Lotissement.</i> | Fig. 111, 282, 283 | 170, 320 |
| MANNHEIM, Plan | Fig. 46 | 101 |
| <i>Marché.</i> | Fig. 129, 164 | 188, 213 |
| MARSHCOURT, Bassin de forme régulière | Fig. 95 | 144 |
| MONPAZIER, Plan. | Fig. 37 | 94 |
| MONPAZIER, Vue. | Fig. 36 | 92 |
| MOSCOU, Plan. | Fig. 8 | 71 |
| MUNICH, Marienplatz. | Fig. 133, 172 A | 193, 222 |
| MUNICH, Karolinen Platz. | Fig. 137 | 195 |
| MUNICH, Max-Josef Platz. | Fig. 138 | 196 |
| NANCY, Plan. | Fig. 41 | 97 |
| NANCY, Vue. | Fig. 42, 43, 44, 45 | 98, 99 |
| NUREMBERG, Ancien plan (1878). | Plan I | 363 |
| NUREMBERG, Plan d'extension. | Plan II | 363 |
| NUREMBERG, La place du marché. | Fig. 136 | 195 |
| OXFORD, Plan. | Fig. 57, 83, 199 | 108, 136, 247 |
| OXFORD, Vue. | Fig. 200, 201, 202, 203, 204, 205 | 248, 249, 250 |
| PALMYRE, Plan. | Fig. 23, 24 | 82 |
| PALMYRE, Vue. | Fig. 21, 21 A, 22 | 81, 82 |
| PARIS, La place Vendôme. | Fig. 149 A | 202 |
| PARIS, Projets d'aménagement des places Concorde et Madeleine. | Fig. 162 | 211 |
| PARIS, La rue Soufflot. | Fig. 180 | 232 |
| PARIS, L'avenue des Champs-Élysées. | Fig. 188 | 239 |
| PARIS, La rue Rivoli. | Fig. 189 | 240 |
| PERGAME, Plan restauré de l'agora et de l'acropole. | Fig. 121 | 180 |
| PERGAME, Projet de reconstitution. | Fig. 122 | 180 |
| PFERSEE, Plan parcellaire. | Fig. 77 | 128 |
| PFORZHEIM, Plan. | Fig. 71 | 123 |
| PHILADELPHIE, Plan. | Fig. 63, 64, 65, 66 | 115, 117 |
| PHILADELPHIE, Vue. | Fig. 67, 68, 69 | 118, 119, 120 |
| PISE. | Fig. 143 | 197 |

| | | |
|--|--|---|
| <i>Place.</i> | Fig. 117, 126, 127, 160, 163, 164 | 175, 185, 186, 209, 212, 213 |
| <i>Plantations.</i> | Fig. 93 A. | 141 |
| POMPÉI, Plan. | Fig. 25, 26 | 84 |
| POMPÉI, Vue. | Fig. 28 | 87 |
| PRINCE RUPERT, Plan. | Fig. 62 | 113 |
| PROVINS, La place du Châtel. | Fig. 130 | 189 |
| PROVINS, Vue. | Fig. 236 | 289 |
| RAGUSE, Plan partiel. | Fig. 39 | 95 |
| RATISBONNE, Moltkeplatz. | Fig. 146 | 200 |
| RAVENNE. | Fig. 140 | 197 |
| REIMS, Vue. | Fig. 106, 108 | 168 |
| REIMS, Plan des jardins. | Fig. 107 | 168 |
| RICHELIEU, Porte de Chinon. | Fig. 114 | 172 |
| ROME, Plan des forums. | Fig. 27 | 84 |
| ROTHENBOURG, Plan. | Plan III | 363 |
| ROTHENBOURG, Vues. | Fig. 104, 105, 105 A, 32, 33, 34, 35, 112, 113, 195, 285, 287, 288 | 166, 167, 90, 91, 171, 244, 324, 327 |
| <i>Rue.</i> | Fig. 173, 174, 176 A, 177, 184, 187, 191, 193, 224, 234, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 263, 264 | 224, 225, 228, 229, 237, 238, 241, 243, 270, 282, 298, 299, 301, 302, 307, 308 |
| SALZBOURG. | Fig. 141 | 197 |
| SÉLINONTE, Plan. | Fig. 12, 13 | 74 |
| SÉLINONTE, Vue. | Fig. 14, 15 | 74 |
| SIENNE. | Fig. 284 | |
| SILCHESTER, Plan. | Fig. 29 | 88 |
| SONNING, Jardin et bassin d'eau. | Fig. 96, 96 A | 145 |
| STUTTGART, Plan des alignements projetés. | Fig. 80 | 131 |
| STUTTGART, Projet de nouveaux alignements. | Fig. 81 | 131 |
| STUTTGART, Vue. | Fig. 147, 211, 212 | 201, 256 |
| TEWKESBURY, Vue de High Street. | Fig. 196 | 245 |
| TURIN, Plan. | Fig. 9 | 72 |
| ULM, Münster Platz. | Fig. 161 | 210 |
| ULM, Vue. | Fig. 194 | 244 |
| VENISE, Place Saint-Marc. | Fig. 148, 149 | 201, 202 |
| VÉRONE, Piazza Erbe. | Fig. 132 | 193 |

| | | |
|--------------------------------------|---------------|----------|
| VÉRONE, Vue du château Saint-Pierre. | Fig. 233 | 282 |
| VIENNE, La Werntnerstrasse. | Fig. 190 | 240 |
| VIENNE, Cour d'honneur du Burghof. | Fig. 213 | 258 |
| VIENNE, Le parc du Château. | Fig. 214 | 258 |
| VIENNE, Le Käerntnerring. | Fig. 125 | 183 |
| WALLINGFORD. | Fig. 128 A | 187 |
| WARWICK. | Fig. 192 | 243 |
| WASHINGTON, Plan de la ville. | Fig. 10 | 72 |
| WELLS, Plan. | Fig. 295 | 339 |
| WELLS, Vue. | Fig. 120, 294 | 179, 337 |
| WINCHELSEA, Plan. | Fig. 40 | 96 |
| YORK, Fabriques. | Fig. 102 | 160 |

Table

| | |
|---|-----|
| <i>Liminaire</i> | |
| L'invention du manuel d'urbanisme | 5 |
| Introduction à la seconde édition | 43 |
| Préface | 53 |
| <i>Chapitre I</i> | |
| De l'art social comme l'expression de la vie sociale | 55 |
| <i>Chapitre II</i> | |
| De l'individualité des villes, avec un exposé sommaire de l'art ancien d'en tracer les plans | 67 |
| <i>Chapitre III</i> | |
| De la beauté dans la régularité et dans la fantaisie | 135 |
| <i>Chapitre IV</i> | |
| Des études préalables à l'élaboration d'un plan | 153 |
| <i>Chapitre V</i> | |
| Des limites de la ville et de ses accès | 165 |
| <i>Chapitre VI</i> | |
| Des centres et des places fermées | 177 |
| <i>Chapitre VII</i> | |
| De la disposition des rues principales, de leur construction et de leur plantation | 221 |
| <i>Chapitre VIII</i> | |
| De l'aménagement des sites et des voies destinés à l'habitation | 261 |
| <i>Chapitre IX</i> | |
| Des emplacements des édifices, de l'espacement et de la situation des maisons et des haies | 285 |

Chapitre X

**De la disposition des constructions,
et comment la variété de chacune
doit être dominée par l'harmonie de l'ensemble** 323

Chapitre XI

**De la coopération dans l'établissement des plans
d'aménagement, et de la façon dont le bien-être
collectif contribue au bonheur de chacun** 335

Chapitre XII

Des règlements des constructions 345

Annexes 363

Index des illustrations 403