

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 53 (1980)

Heft: 11

Artikel: Rues résidentielles, rues de l'avenir?

Autor: Hermenjat, Renée

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-128305>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.12.2025

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

Rues résidentielles, rues de l'avenir?

Crise du pétrole ou pas, le nombre des automobiles augmente, et comme le répète avec raison M. Tout le monde, la vie en ville devient impossible. Cette saturation entraîne l'exode urbain de ceux qui peuvent s'en offrir le luxe et l'accablant de ceux qui ne peuvent que subir.

Dans les villes un peu partout, on crée des zones piétonnières. Pour le promeneur, c'est le paradis retrouvé. Mais généralement ces zones sont créées dans les quartiers commerçants où personne n'habite. Après la fermeture des magasins, le quartier devient désert. Après minuit,...

A l'étranger comme en Suisse, les édiles étudient une nouvelle politique de la circulation qui concilie les besoins des piétons et ceux des automobilistes.

Une bonne solution est celle des rues résidentielles. Il s'agit là de composer, d'adapter le présent aux réalités concrètes, en un mot d'apprivoiser la voiture.

Qu'est-ce qu'une rue résidentielle?

La vie dans une rue résidentielle correspond à bien des égards à la vie telle qu'elle se déroulait dans toutes les rues des quartiers et des villages il y a vingt ou trente ans.

A cette époque la plupart des rues remplissaient encore les fonctions pour lesquelles elles avaient été construites à l'origine: elles n'étaient pas envahies par des véhicules de passage, des places de parc, ni polluées par le bruit et les gaz d'échappement.

Bâle - Genève - Zurich

Dans la rue résidentielle, «tout est possible, tout est permis»: marcher rapidement, lentement, jouer à quatre pattes, courir, circuler sur deux, trois ou quatre roues (vélo, tricycle, auto).

Une rue résidentielle est à la disposition de tous les usagers, sur toute sa superficie. Elle n'est pas divisée sur toute sa longueur en trottoirs, places de stationnement et chaussée, mais en fragments plus courts aménagés en premier lieu dans un but précis. Exemple: stationnement des bicyclettes ou des voitures des habitants, places pour le jeu et la détente.

Les expériences faites dans trois villes suisses sont encore trop récentes pour que l'on puisse en tirer des conclusions (un an et demi). Cependant, à Bâle, une récente fête de quartier a mis en évidence l'éclosion d'un esprit communautaire encourageant.

Tous les usagers d'une telle rue jouissent de droits égaux, qu'ils se déplacent à pied, avec un véhicule, qu'ils flânent ou bavardent entre eux. Toutefois, en cas de doute, le plus faible a la priorité sur le plus fort: le piéton sur le cycliste, le cycliste sur l'automobiliste.

La rue espace vital

La rue rendue à sa destination primitive devient lieu de rencontre pour les adultes de tous les âges, place de jeux pour les enfants même les plus petits. Les marmots peuvent sans danger se rendre à l'aire de jeu tout en restant sous la surveillance de leurs parents à proximité de la maison.

Les automobilistes ont aussi droit de cité dans les rues résidentielles puisque la circulation y est seulement modérée.

Les conditions

Deux conditions essentielles: 1) limiter le nombre des véhicules, 2) modérer la vitesse.

1. Les quartiers d'habitation, souvent à l'écart des grandes artères de circulation, sont souvent recherchés par des automobilistes qui préfèrent un itinéraire sans feux rouges. En rendant la circulation moins facile, on élimine d'office ces véhicules-là.

D'autres automobilistes cherchent aussi à parquer loin des grandes rues, raison pour laquelle on voit des autos tourner en rond à la recherche d'une place dans les quartiers où vivent des enfants.

En limitant le nombre des voitures et des places de parc à celles des habitants de la rue, on supprime d'office la tentation de la chasse au parc.

2. Quant à modérer la vitesse, il faut bien reconnaître que ni les panneaux d'obligation, d'interdiction, pas plus que l'appel aux sentiments des conducteurs, ni non plus les cours de meilleure conduite automobile n'ont d'effet.

Pour obtenir que les voitures ne dépassent pas 20 km/h., il faut employer d'autres moyens.

Le plus brutal est de faire en sorte que le relief de la rue contraigne l'automobiliste à rouler lentement.

D'autres méthodes, plus subtiles, ont l'avantage de joindre l'utile à l'agréable.

Par exemple: éliminer les grandes perspectives. Dans une rue ordinaire, qu'elle soit droite ou sinueuse, la perspective est de 300-400 m. Cette liberté de vue incite l'automobiliste à rouler vite.

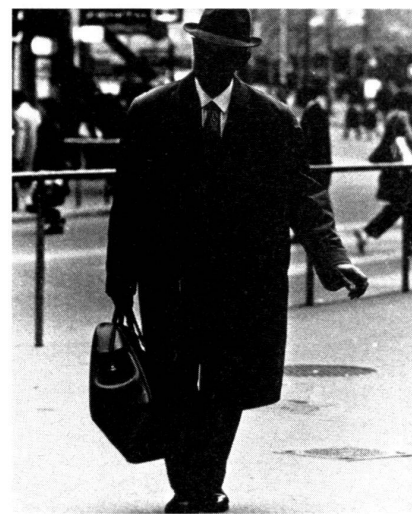
En Suisse, les normes de nos routes et rues sont les plus sophistiquées du

monde. Cela signifie que, même si la vitesse est limitée à 60 km/h. on peut se permettre sans risque (pour l'automobiliste) de rouler à 80.

En créant des ruptures de perspectives (visibilité à 50 m), on contraint le conducteur à réduire automatiquement sa vitesse.

Pour réduire les distances de visibilité, on peut:

1. ramener la largeur de la chaussée réservée aux voitures à 3 m;



Le piéton, un laissé pour compte de l'urbanisme.

2. faire en sorte que la voiture ne puisse croiser que grâce à une place d'évitement tous les 50 m;

3. réduire la visibilité en installant des parkings perpendiculaires au trottoir, des arbres, une fontaine. La voiture est ainsi obligée de slalomer, 50 m. à droite, 50 m à gauche, d'une «tranche de perspective à l'autre».

En bref, il s'agit de recréer l'aspect «village»: de petits espaces «intimes» en rapport les uns avec les autres. Cette manière de faire influe bien sûr sur la vitesse des véhicules, mais en outre permet à chaque tronçon de la rue de développer son propre caractère, sa propre personnalité.

La rue résidentielle devient un espace à caractère différent, qui d'emblée surprend le conducteur, l'oblige à réagir, donc à diminuer sa vitesse.

Le principe de Floriane

Une chanson suisse alémanique dit à peu près ceci: «Sainte Floriane, faites que notre maison ne brûle pas... mais tant pis si les autres flambent.» — En

France on dit encore: «Il ne faut pas découvrir saint Pierre pour couvrir saint Paul».

Autrement dit, si le principe des rues résidentielles rend certains endroits de la ville idylliques, c'est au détriment des autres puisque la circulation sera refoulée vers les rues voisines.

D'autres objectent qu'une rue résidentielle attire les enfants de tout le quartier et devient une place de jeux bruyante, et qu'en outre les enfants s'habituent à des rues sans danger et deviennent d'autant plus vulnérables dans les rues normales.

Ces arguments ne sont pas sans fondement, mais perdent de leur poids lorsque une rue résidentielle cesse d'être une réalisation pilote isolée. Lorsqu'elle est imitée, c'est dans tout le quartier qu'il fait bon vivre.

On peut aussi admettre que si les grandes artères de la ville voient la circulation passer de 800 voitures à l'heure à 850, la différence ne sera pas énorme. Pour le quartier d'habitation, ce sont justement ces 50 voitures-là qui feront que les enfants pourront y jouer en sécurité.

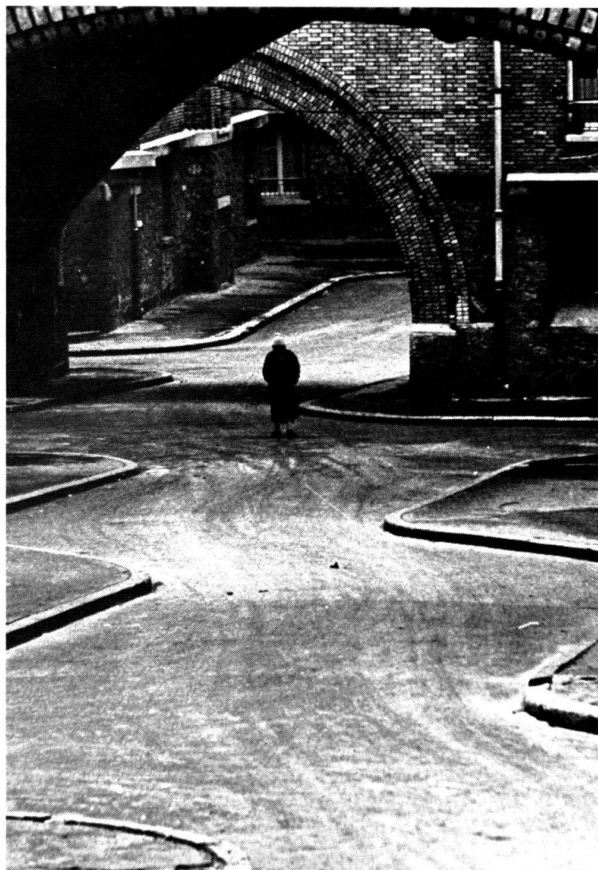
Jean Piaget et ses élèves ont montré que l'attitude des jeunes enfants face aux problèmes de la circulation rejoint celle des personnes âgées.

Ces deux catégories d'êtres humains sont mentalement capables de regarder à gauche, puis à droite avant de traverser la rue.

*Repenser
l'environnement
construit pour
le rendre habitable.*

*Les véhicules
automobiles doivent-ils
avoir la priorité?*

*Le piéton a-t-il
encore des droits en
dehors des trottoirs et
des passages cloutés?*





*Il faut penser
aux vieux
comme aux jeunes:
place de jeux,
espaces de repos,
soleil et ombrages
sont nécessaires.*

Mais à ces deux périodes de la vie, leur mémoire à court terme fonctionne de telle manière que, une fois au milieu de la chaussée, ils oublient ce qu'ils ont vu et ne sont pas capables d'éviter un danger qui surgit *après* qu'ils se sont engagés avec prudence.

Les personnes âgées qui ont la chance de vivre dans une rue résidentielle ont conscience de ce privilège: pouvoir aller et venir en sécurité. La rue redevient l'oasis de leur enfance qui les incite à bouger et à prendre des initiatives.

Faire le bonheur d'autrui malgré lui?

Les Italiens sont ce qu'ils sont, avec ou sans rues résidentielles: des gens qui ont le sens de la communication sociale, verbale, gestuelle. Il suffit, pour s'en persuader, de voir vivre un village, une ville italienne, surtout le soir en été. Si techniquement la création d'une rue résidentielle ne présente pas trop d'obstacles, (par ex. difficulté de débayer la neige en hiver sur les reliefs «ralentisseurs» de la chaussée, etc.), il faut par contre compter avec l'hyperdiscrétion, la tendance à l'isolement, la peur d'entrer en contact avec les autres qui affligent la grande majorité des Suisses des deux côtés de la Sarine.

Créer une rue résidentielle, c'est envisager tout un processus de socialisation, tenter de faire évoluer les mentalités vers des vues nouvelles, et — quelle audace! — ambitionner de faire en sorte qu'il devienne possible à «l'homo helveticus» de sortir de son appartement, de son balcon pour aller flâner, bavarder et même s'asseoir dans la rue.

Pour engager ce processus de changement, il faut que les habitants de la rue acceptent de la voir se transformer en rue résidentielle, qu'ils participent à l'élaboration de cette mutation, à la création de points de rencontre, et peut-être de mettre la main à la pâte, ou au rabot le cas échéant.

Ils se «désinhiberont» plus facilement et oseront aller s'asseoir sur le banc qu'ils auront peint eux-mêmes.

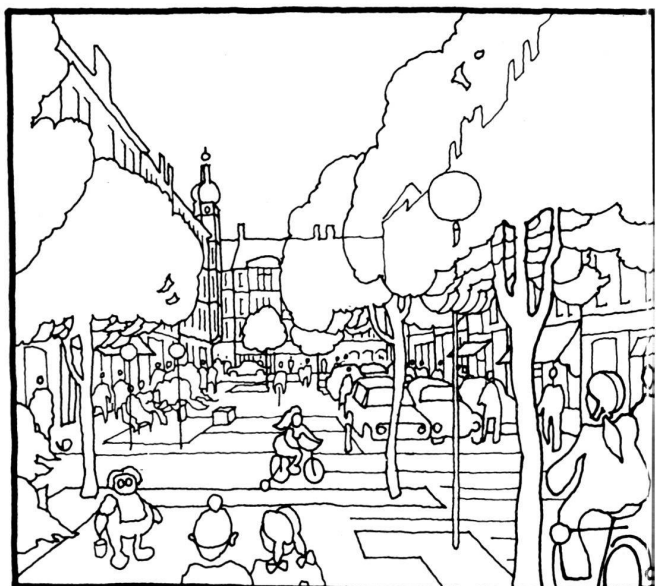
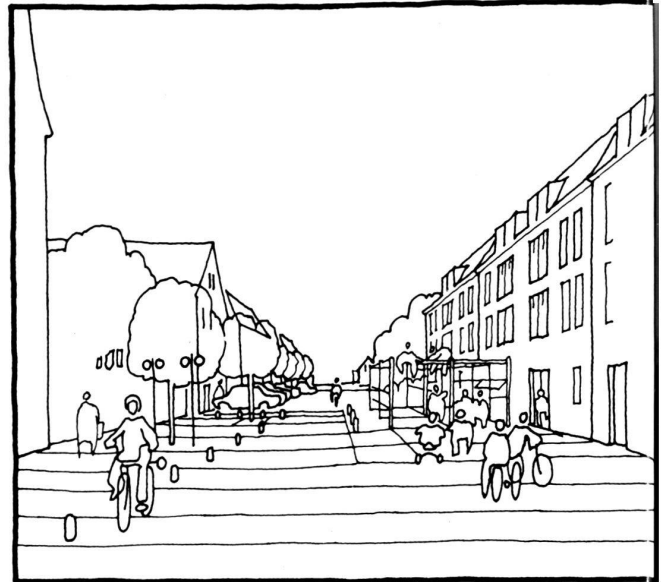
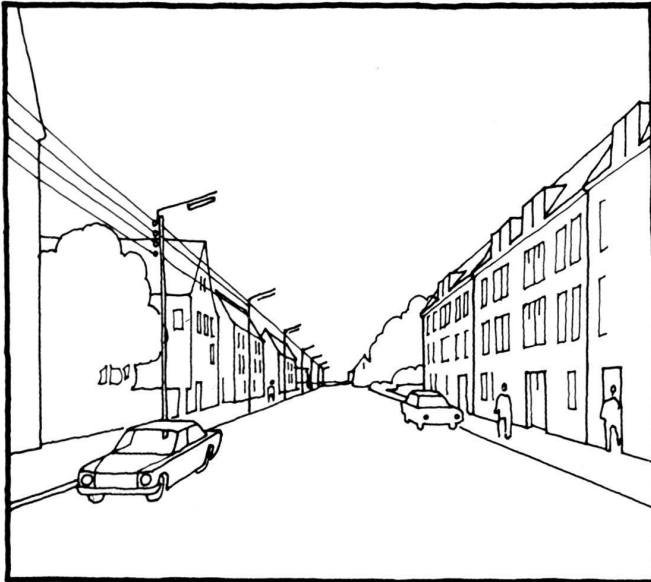
Quand les extrêmes se rejoignent

Pour la mise sur pied d'un tel projet, l'apport du troisième âge est très important.

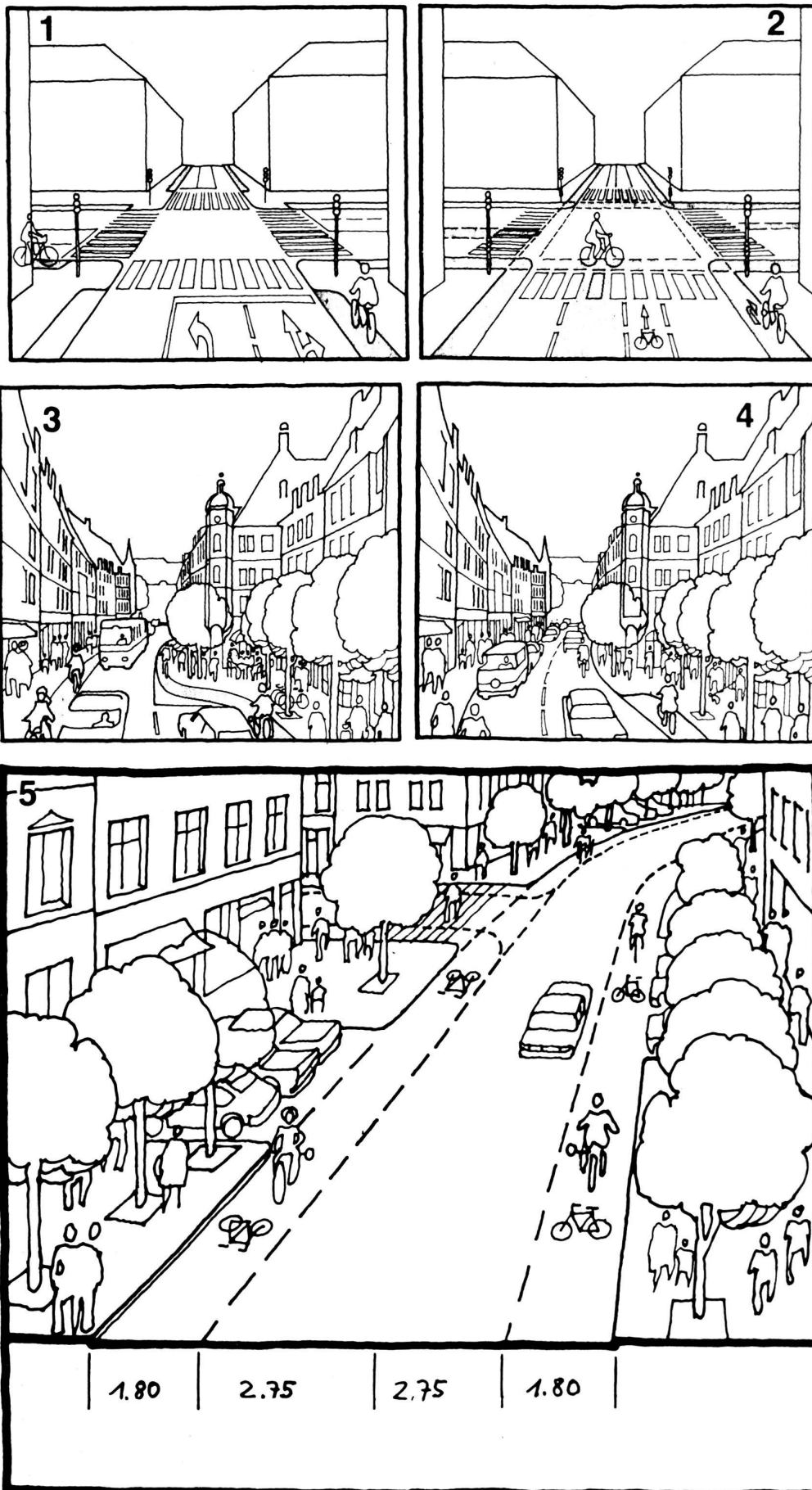
Les personnes âgées ont connu ce type de rue dans leur jeunesse «au bon vieux temps». L'idée de retrouver une telle ambiance ne peut que les enchanter. Ils participent volontiers au projet, d'autant plus qu'ils *ont du temps*.

La libération de la femme, c'est bien. La libération du troisième âge pourrait bien être en marche: déjà aux Etats-Unis, on voit des personnes âgées se mettre à vivre en commun, à quatre ou cinq dans de grands appartements. En Allemagne aussi.

Dans ce mouvement de libération, les vieux sont plus sages. Ils ne confondent pas *opposition* et *réaction*. Réagir contre un environnement désagréable et dangereux peut se faire de manière positive. De plus, en participant à l'élaboration de quelque chose d'utile, de



Restituer la rue non seulement aux piétons, mais aussi aux cyclistes: la planification urbaine doit tenir compte du vélo.



◀ Trois exemples d'aménagement de rues résidentielles: avant et après.
(Tiré de: «Wohnstrassen der Zukunft» publié par le ministère fédéral de la planification de RFA.)

nouveau, de meilleur, leur vie prend un sens.

Les personnes âgées s'organisent mieux en Suisse romande, paraît-il, si l'on en juge d'après le succès des universités du troisième âge.

Les enfants? Pas de problème. Ils se précipitent dans les rues résidentielles dès que cela est possible.

Il n'est pas paradoxal de voir Pro Juventute, fondation privée suisse d'aide à la jeunesse, s'intéresser aussi, par ce biais, aux personnes âgées. Le contact entre les générations est indispensable. En voyant vivre les vieillards, les enfants apprennent que l'on vieillit et que c'est naturel.

Ce n'est pas le lieu ici de développer le thème de la mort. Notons cependant que dans un «village», le décès d'un vieillard touche ceux qui l'ont connu et peut-être aimé. Les enfants apprennent alors que la mort existe.

Puissent les rues résidentielles donner aux enfants l'occasion de voir des funérailles, spectacle incongru à une époque où l'on a rendu la mort si discrète.

Car les enfants ont aussi besoin de savoir que l'on meurt.

Il semble que dans les expériences faites en Suisse en matière de rues résidentielles, ce soit plutôt les jeunes — entre 25 et 50 ans — qui soient les moins motivés pour ce type de réalisation.

Pro Juventute insiste sur la force promotrice des ménagères, si l'on sait les motiver, en leur donnant l'occasion de participer, de donner leur avis.

Le réparateur de bicyclette

M. Louis Voellmy est architecte, engagé professionnellement dans la réalisation de rues résidentielles. Il travaille pour Pro Juventute, et habite dans la vieille ville de Zurich, quartier menacé mais encore vivant, habité, mais aussi commerçant, avec possibilités de distractions, cinémas et quelques prostituées...

Dans ce quartier béni des dieux, on peut encore heureusement circuler à

vélo. Et un vélo, cela peut tomber en panne.

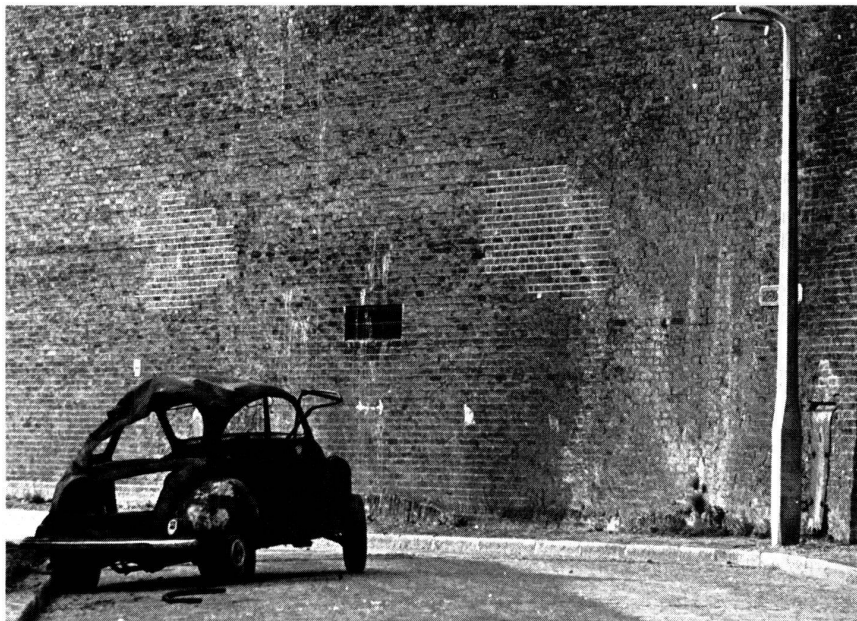
Dans une rue résidentielle, on peut réparer sur place, mais cela n'est pas tout à fait naturel.

M. Y se met donc à réparer son vélo, sur place, dans la rue, et les passants se disent entre eux que ce monsieur doit habiter bien loin.

Un ami passe et s'étonne: «Tu réparas ici?» Je lui explique: «Je n'ai pas envie de grimper avec cette bicyclette au

homme qui répare une crevaillon en plein jour, dans la rue qu'il habite, paraisse un spectacle incongru, sinon inconvenant?...

Renée Hermenjat



Vers la mort de la voiture?

4^e étage, chez moi, de la réparer sur le balcon et de la redescendre après, ni de dépenser de l'argent pour une réparation que je peux effectuer moi-même. C'est aussi pour moi l'occasion de voir des gens, de discuter. C'est tout un petit événement.»

A la réflexion, l'ami se rallie.

Mais faut-il que l'homme de cette fin de siècle soit devenu guindé, conditionné, pour que le spectacle d'un honnête

Propos recueillis de M. Louis Voellmy, architecte à Pro Juventute. Documentation-brochure: «Rue résidentielle — rue de l'Avenir» Edition Pro Juventute, 8022 Zurich, et échos de la conférence de presse organisée par la fondation Dialogue (prévention des accidents), à Genève, le 2 septembre 1980.

Citerne hors service?



3, chemin de Boisy, 1004 Lausanne
Tél. (021) 36 36 88

- Votre nouvelle citerne **DANS** l'ancienne
- Pas de travaux de terrassement
- Plus de corrosions

car trouée ou trop corrodée

Problème résolu avec

protektla T 12
système de réfection par
incorporation d'une
coque polyester

certificat fédéral
EAGS N° 03.01.74

**pour toutes
citermes à mazout
enterrées**

- Garantie inaltérable
- Pour toutes zones (A. B. C.)
- Devis sans engagement