

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 73 (1978)
Heft: 1-fr

Artikel: Morte lente des villes [dossier]
Autor: Maier, H. / Steiner, Robert / Nef, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174708>

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: 14.01.2026

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

An aerial photograph of a city, likely Basel, showing a dense urban landscape with numerous buildings, streets, and green spaces. The city is viewed from a high angle, looking down towards the center. A large black rectangular box is superimposed on the right side of the image, containing white text. The text is in French and discusses architectural heritage and urban planning. The background image shows a mix of old and new architecture, with a prominent church spire visible in the lower center.

Mieux qu'une nécrologie

«Si nous parvenons à convaincre véritablement les jeunes générations des aspects positifs de notre patrimoine, et à leur transmettre le juste sens des valeurs, alors seulement une préservation intelligente du patrimoine architectural est assurée pour l'avenir. Il faudrait donc faire en sorte que, peu à peu, ces sujets soient introduits dans la formation des maîtres, dans le «recyclage» des maîtres en activité, et dans les programmes scolaires. Il faudrait chercher du même coup à susciter, là où l'on forme les planificateurs, les architectes, les ingénieurs de la construction, un changement d'orientation et une modification de l'enseignement en faveur des problèmes et des valeurs du patrimoine architectural...

... La protection du patrimoine architectural doit devenir une règle de conduite de l'activité publique: en matière d'urbanisme, de planification du trafic, dans l'éducation et la recherche. Notre but n'est pas que ce patrimoine soit simplement maintenu en vie, mais qu'il soit «inséré» dans la vie des citoyens: parce qu'il est beau. Il faut l'animer si l'on veut qu'il continue à vivre. Pour cela, il faut établir des ponts entre l'histoire et le présent, entre l'architecte et le conservateur des monuments, entre le spécialiste et le citoyen. Car, plus que dans un changement perpétuel, qui conduit finalement à l'absence de sol, notre avenir gît dans le maintien de ce qui existe.»

*Prof. H. Maier,
dans «Texte und Thesen 69»*

Bâle (photo aérienne Comet).

Pourquoi nos villes sont-elles menacées?

Entre la contrainte et la libre disposition

Les photos jaunies d'indigènes barbus d'un archipel du Pacifique sont parmi les derniers documents concernant une race récemment disparue. Ils ont opposé de la résistance pour défendre leur sol natal, puis ont renoncé, de leur propre vouloir, à procréer. – La mort des villes... Sa cause n'est-elle pas dans l'abandon, volontaire ou forcé, des maisons et des quartiers par leurs habitants?

Au début du siècle encore, nos vieilles villes étaient un vrai paradis pour les enfants, qui pouvaient en particulier jouer dans des espaces libres, grimper dans tous les escaliers et sur tous les murs. Dans des rues où l'on se coudoyait ainsi, il n'est pas surprenant qu'un *senti-ment de commune appartenance* fût tout naturel. Aujourd'hui, la vieille ville est d'abord centre des affaires et centre commercial. Nombre de maisons ont changé de fonction, beaucoup ont été démolies et reconstruites, parfois avec un exemplaire souci d'en sauvegarder l'aspect extérieur. La propriété foncière se concentre le plus souvent aux mains des hommes d'affaires, des grandes entreprises et des pouvoirs publics. Les familles installées de longue date font défaut. Concierges et travailleurs étrangers constituent une bonne proportion des actuels habitants. Les *associations de quartiers*, jadis florissantes, ne sont généralement plus connues que de nom. Ce domaine où les prix du terrain battent tous les records est sans vie la nuit et le dimanche.

Paralysé à la suite de trop grands espoirs

Un quartier comme celui de Neustadt, à Winterthur, constitue une modeste exception. De nombreuses maisons n'y ont pas encore été rénovées, et l'on y trouve encore une arrière-cour ensoleillée, où fleurit un jardin, qui montre à quel point il devait être charmant d'habiter la vieille ville. Un consortium de l'alimentation y aurait acheté une rangée de maisons, dans l'idée d'édifier là un centre d'achat. Le *règlement de construction* ne permettrait pas de protéger les habitations, qui, prises individuellement, ne sont pas assez intéressantes pour un inventaire de protection. La loi sur les constructions autorise une densité considérable, qui amplifierait la force d'attraction de la vieille ville en tant que centre d'affaires. Dans la perspective du bouleversement qui menacerait, les logements ont été abandonnés. Nombre d'entre eux n'ont pas de salle de bain, mais ils ne sont pas non plus d'un rendement correspondant à leur situation idyllique, tranquille et centrale. Les réserves financières sont insuffisantes

pour une rénovation. Si la conviction s'impose ici que le rêve des spéculateurs est terminé, qu'un agrandissement des volumes n'est plus concevable, que le quartier restera tel qu'il est, c'est-à-dire un merveilleux domaine pour l'habitation, comme telle rue du vieux Fribourg – alors il sera possible de surmonter la paralysie.

Le libre choix des moyens de locomotion n'a pas seulement apporté des flots de voitures, avec toutes les nuisances qui les accompagnent, mais aussi ce pullulement, jusque dans nos campagnes, que nous éprouvons comme une grave atteinte à l'environnement. Le sort des localités n'est plus lié aux transports publics.

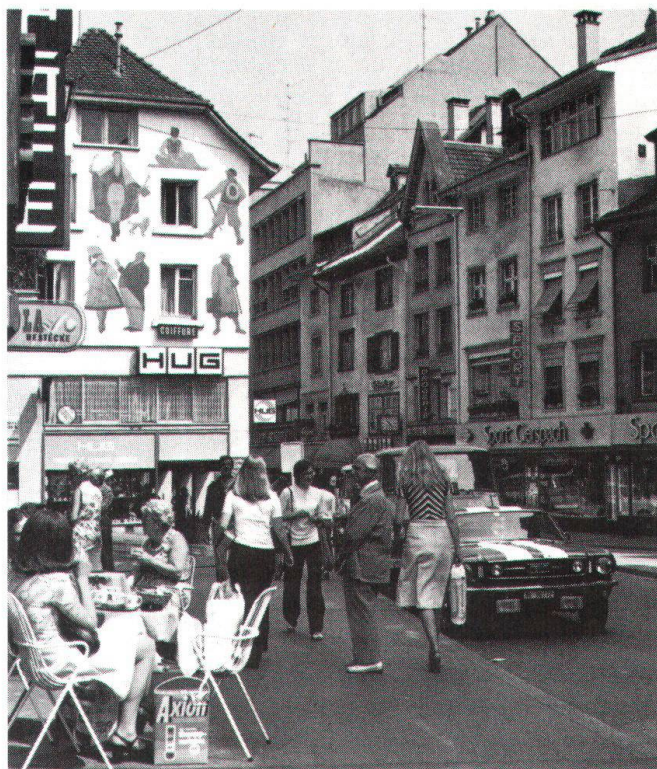
La maison Goehner, par exemple, a acheté du terrain



de campagne à bon marché à *Volketswil* ZH, et a pu faire fi, contre la volonté de la Commune, du plan de zones. Ce faisant, elle a bouleversé aussi la structure des prix du sol campagnard. Ceux qui en ont les moyens lotissent les plus beaux points de vue de la région, souvent avec l'appui des Communes les plus importantes, qui en cédant des espaces de détente espèrent réaliser une réduction du taux d'impôt.

Dislocation des relations humaines

Alors que, jusqu'au milieu du siècle, pauvreté et richesse, travail et détente, étaient proches les uns des autres, et que le ravitaillement ne dépendait pas de centres d'achat surdimensionnés, de sorte que l'on se sentait coresponsable de toute la cité, dont l'unité était évidente, on voit maintenant se disloquer les relations humaines. Le citoyen qui habite à la campagne cesse de participer à la vie de sa ville, sans s'intégrer pour autant à son nouveau lieu de domicile. Il cherche le plus souvent le contact avec des gens de la même espèce. C'est ainsi qu'il existe aux portes de *Milan*, parmi les blocs locatifs, les fabriques et les garages, une agglomération de maisons familiales strictement surveillée, entourée de fils de fer barbelés, où les gens ne sont admis qu'en montrant patte blanche. Qu'est-ce



Ci-dessous: Jusqu'au début de ce siècle encore, nos cités constituaient un cadre de vie digne de ce nom. On y habitait, travaillait, jouait; on y passait ses heures de loisirs. Ainsi dans la basse-ville de Fribourg (archives LPN). Ci-dessus: De nos jours, le cœur des villes sert surtout de centre d'achat et d'affaires; la nuit et en fin de semaine, il est menacé de désertion (photo Office national suisse du tourisme).

que ce «ghetto pour riches» a de commun avec la civilisation?

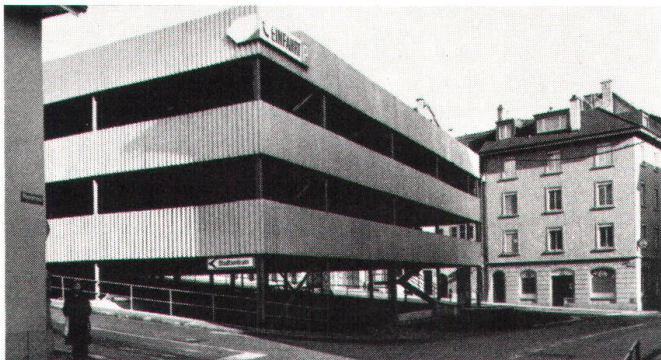
Il est de grandes villes qui, dans le monde entier, ont une grande force d'attraction. Il en est de même de la Suisse, prise dans son ensemble, qui accueille une armée de travailleurs d'autres pays. Selon la *Neue Zürcher Zeitung* du 1er septembre 1977, la proportion d'enfants étrangers dans les écoles de la vallée de la Limmat est de 40,5 pour cent, avec tendance à la croissance, ce qui ne va pas sans difficultés pour les écoliers ne sachant pas l'allemand. De forts groupes d'étrangers qui vivent entre eux posent des *problèmes d'intégration*. Même si ces minorités, en raison de plus modestes proportions, ne risquent pas de prendre l'importance de celles qui existent en Amérique du Nord, ou même dans les villes sud-africaines, des difficultés se présentent notamment en cas d'assainissement des conditions de vie et d'habitat. Un quartier qui a mauvaise réputation est le plus souvent condamné à la démolition.

Le nouveau symbole du statut social

Au siècle dernier, l'empereur d'Autriche fit faire du mobilier fonctionnel pour les ouvriers, selon la conception du mouvement *Werkbund*. L'initiative fut

plutôt mal accueillie; l'ouvrier préférait habiter l'intérieur du bourgeois d'hier, et le bourgeois celui de l'aristocrate. Ce mobilier resta sur les bras de l'empereur et d'un certain nombre de snobs. C'est souvent de la même façon que se pose aujourd'hui le problème de la rénovation d'anciennes «cités ouvrières». Alors qu'il était courant, il y a deux ou trois générations, de mettre à la disposition des familles d'ouvriers chargées d'enfants de saines maisons familiales de série, on construit surtout, maintenant, des *blocs locatifs*. Et la rénovation des petites maisons se heurte souvent au fait que les employés supérieurs refusent d'habiter la maison ouvrière de naguère.

Le symbole moderne du statut social, c'est l'équipement technique, et avant toutes choses l'éphémère *voiture*. Elle a remplacé, dans des parcs de stationnement, l'imposante villa, la belle maison de famille. C'est ainsi que beaucoup de villes et de quartiers ont perdu de magnifiques arbres et que des édifices de grande valeur ont dû être sacrifiés. Et là où des familles continuent à habiter des immeubles de leurs ancêtres, ils sont souvent *victimes d'un conflit de générations*. Les jeunes ne veulent pas convenir des multiples



Le trafic pendulaire de ceux qui travaillent en ville et habitent au-dehors exige toujours plus de surfaces de parking (ci-dessus: l'exemple de Schaffhouse, photo Baumann) et de rues à équipements coûteux (ci-dessous: l'arrivée de la N 1 à Zurich, photo LPN); il chasse à son tour et continuellement, de la ville qui devient inhabitable, de nouvelles personnes.



La rénovation des «cités ouvrières» dans les quartiers industriels – notre photo donne l'exemple de Winterthour – se heurte souvent au fait que les «cadres» refusent de se loger dans une maison ouvrière de naguère.

avantages qu'offrent les anciennes villas, et préfèrent se mettre dans leurs meubles, conformément à l'esprit du temps.

Révolution sans issue

Des villes naissent et meurent. Depuis le XII^e siècle, des milliers d'entre elles ont subsisté. Les chefs-d'œuvre de l'art urbain sont apparus là où les villes reflétaient leur propre puissance.

En 1880 a démarré la première *Daimler-Benz*. L'automobile a révolutionné la ville, elle lui a enlevé son unité, son cadre limité. Elle s'est répandue dans la nature et a exigé l'élargissement des routes. Depuis qu'elle a empoisonné l'air citadin et rendu presque insupportable le fait d'habiter en ville, il y a toujours plus de gens qui fuient à la «campagne», pour revenir en ville chaque jour. Ces «pendulaires», par leur *haine-amour* de la ville, prennent toujours plus de place dans le trafic et portent préjudice à la cité – jusqu'au jour où l'on y mettra fin, soit par l'intelligence humaine, soit par contrainte de la toute-puissante nature.

Robert Steiner



Ville ou campagne?

Une unité à retrouver

Le développement de la construction qui accompagne la fuite à la campagne ne menace pas seulement de dépeupler les villes, mais menace aussi, dans une mesure croissante, les zones de détente toutes proches, d'une importance vitale pour ceux qui restent en ville. Il nous faut donc apprendre à considérer la ville et ses zones de détente comme une unité, et les aménager de manière appropriée.

Au cinquième acte de *Libussa*, le poète autrichien Franz Grillparzer a excellemment caractérisé le vieux conflit entre ville et campagne:

Libussa

Dis-moi d'abord ce que vous appelez une ville.

Primislaus

Nous entourons un lieu avec des murs

Et y rassemblons les gens de la contrée,

De telle sorte que, secourables les uns pour

les autres et s'aidant réciproquement,

Ils agissent comme les membres d'un seul corps.

Libussa

Et tu ne crains pas que tes murailles,

En séparant les hommes du grand souffle de la vie,

De la nature germinatrice, les rendent moins portés

A sentir l'esprit de l'univers et à s'unir à lui?

Primislaus

Certes, la communion avec les choses immuables

Incite à sentir et à savourer,

Et l'on ne régresse pas quand on vit avec l'univers;

Cependant, aller de l'avant, réfléchir, créer, agir,

Représentent une conquête intérieure, quand on est

extérieurement à l'étroit.

Rencontre de la ville et de la campagne

Ce n'est pas ici le lieu de se demander si, et dans quelle mesure, l'évolution depuis la légendaire Libussa, et surtout depuis Grillparzer, a confirmé les craintes de la première ou la croyance dans le progrès. Le fait est que les villes, dans le monde entier, ne cessent apparemment de s'étendre. *Un Suisse sur deux* vit aujourd'hui dans une ville, plus ou moins «secourable» pour les autres et «s'aidant réciproquement», mais plus ou moins coupé aussi de la «nature germinatrice». La ville, au demeurant, n'est pas devenue «un seul corps». Et même la «conquête de l'espace intérieur» n'a pas

atteint la mesure espérée. La rencontre de la ville et de la campagne a donné ce compromis qui – certes pas pour tout le monde, mais pour beaucoup – réunit les désavantages de la ville et les désavantages de la campagne: l'*agglomération* (le côté péjoratif de ce mot est caractéristique). Cette combinaison de désavantages débouche à maints égards sur un cercle vicieux: alors qu'entre citadins la notion d'une aide réciproque peut encore exister, au moins en partie, chez les habitants de l'agglomération règne ce réflexe que le jargon des politologues appelle «*privatisation des avantages et socialisation des coûts*»: chacun garde pour soi les avantages (par exemple l'utilisation d'une voiture privée) et laisse à ses concitoyens et contribuables les inconvénients directs ou indirects qui y sont liés (bruit, pollution, frais d'«assainissement» du trafic urbain). Etant donné que les agglomérations outrepassent les limites communales héritées de l'histoire, le réflexe ci-dessus décrit a aussi de rudes conséquences pour les *finances communales*. La ville est devenue à maints égards, pour ceux qui lui restent fidèles non seulement pour y travailler mais aussi pour y habiter, un «chez soi» coûteux.

Privatisation de la «ceinture verte»

L'addition de désavantages susmentionnée, qui se produit fréquemment dans les agglomérations, est manifeste dans l'exemple de la proche zone de détente. Quand on était à l'étroit dans une ville ceinte de murailles, le *besoin d'espace et d'évasion dans la verdure* était déjà vif. Tant qu'il n'était pas possible de construire hors les murs, cette aire de détente, en pleine nature, était accessible à pied. Avec l'abattage des enceintes et la possibilité de construire à proximité immédiate de la ville a commencé le processus de «*privatisation*» de la *ceinture verte*, lequel est encore en cours dans beaucoup de villes. Les lieux de détente généralement et facilement accessibles se sont considérablement raréfiés. En même temps, le besoin de détente s'est énormément accru. Le flot de ceux qui la cherchent provoque un *supplément de trafic* qui augmente encore les atteintes à la qualité de la vie dans la ville et dans son ancienne ceinture verte, et qui repousse plus loin encore dans la verdure, c'est-à-dire dans les communes avoisinantes, les zones agréables à habiter: le cercle vicieux du logement, du travail et de la détente est patent.

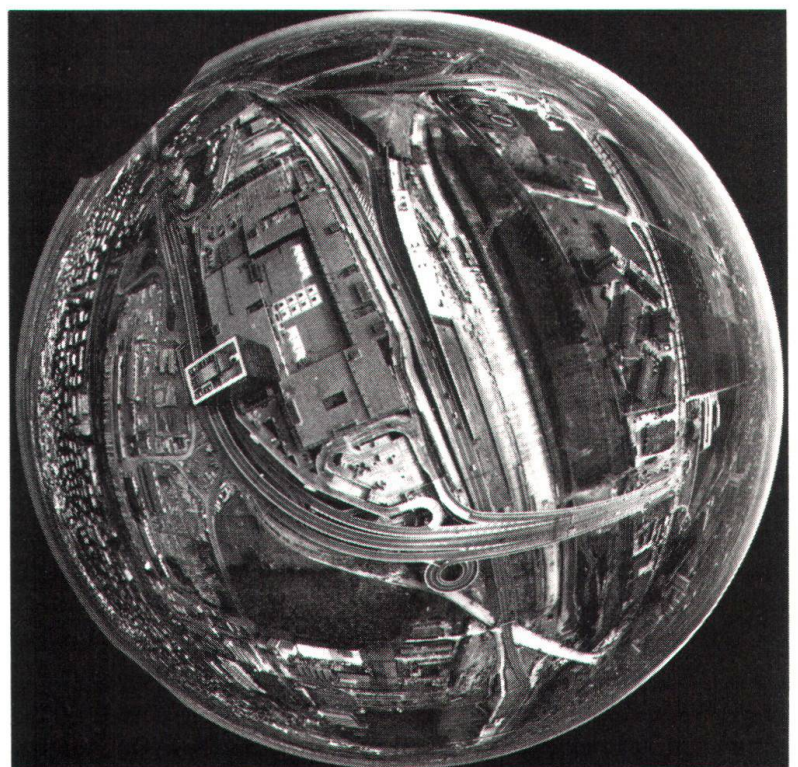
De nombreuses villes cherchent à ramener les contribuables intéressants à l'intérieur des frontières communales et sont même disposées, pour cela, à céder pour du lotissement de nouvelles parties des espaces de détente urbains. C'est là une thérapie politico-fi-

nancière à courte vue, puisque elle accentue durablement une des causes essentielles de la maladie. Il faut trouver, dans les agglomérations, une autre manière de répartir les avantages et les coûts.

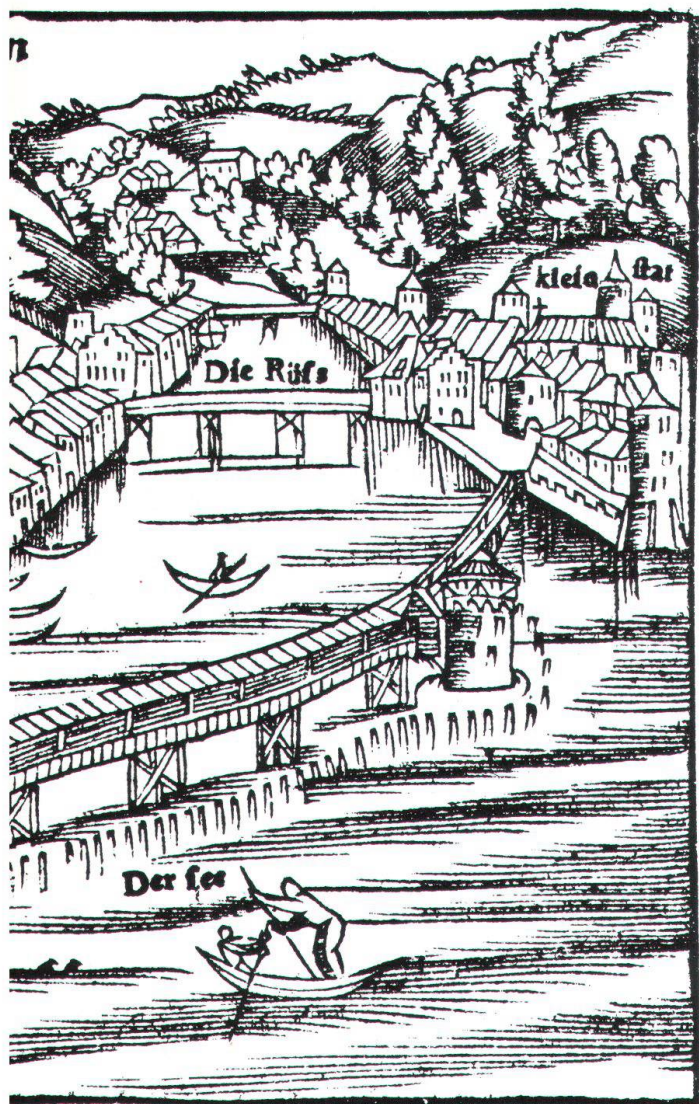
Lieu de travail plutôt que de domicile

Depuis des décennies déjà, heureusement, des autorités municipales et des communes bourgeoises prévoyantes, ainsi que de grands propriétaires qui par des donations ont rendu accessibles au public leurs aires de détente privées, ont su prévenir la complète disparition de surfaces vertes communautaires. Nos cités ont mis à l'abri du lotissement, outre des jardins privés, quelques espaces de détente publics. Néanmoins, et surtout dans les centres urbains, c'est la fonction de la ville en tant que lieu de travail qui domine. Pour se loger et se reposer, l'espace urbain est trop étroit et trop peu attrayant. Les citadins sont plus éloignés que jamais de la communauté qui incite à «sentir et savourer», comme disait le poète cité plus haut. La ville devrait constituer une unité vivante avec ses proches aires de détente. Celui qui tient à préserver et aménager sa ville en tant que «chez soi» ne devrait pas seulement s'opposer à la démolition d'édifices dignes de protection. La tâche est plus vaste, plus différenciée, et plus difficile. La Ligue du patrimoine national, en tant qu'organisation, ne doit pas rester à l'écart des discussions sur le développement et l'aménagement de nos cités.

Robert Nef



Alors qu'autrefois la ville, bien circonscrite (ci-dessus: Lucerne, collection de la Bibliothèque centrale de Zurich), se distinguait nettement de la campagne environnante, aujourd'hui elle se répand dans la nature, et la limite devient floue. Les zones de détente d'alentour cèdent à la pression et s'éloignent toujours davantage de l'agglomération et de ses habitants (ci-contre: photo Comet).



*Planification du trafic
à Genève et Lausanne*

On fait des efforts

Plus nous abandonnons nos villes aux voitures, plus les rues deviennent dangereuses pour les piétons et plus ceux-ci les délaissent. Mais si l'on déserte les rues, on déserte aussi la ville. – Cette affirmation souvent formulée est-elle justifiée? Comment et pourquoi le trafic menace-t-il le patrimoine architectural de nos cités?

Pour trouver une réponse et mieux comprendre la cause première de divers inconvénients, rappelons d'abord quelques étapes du développement architectural d'une grande ville, *Paris*.

Dirigé par ordinateur?

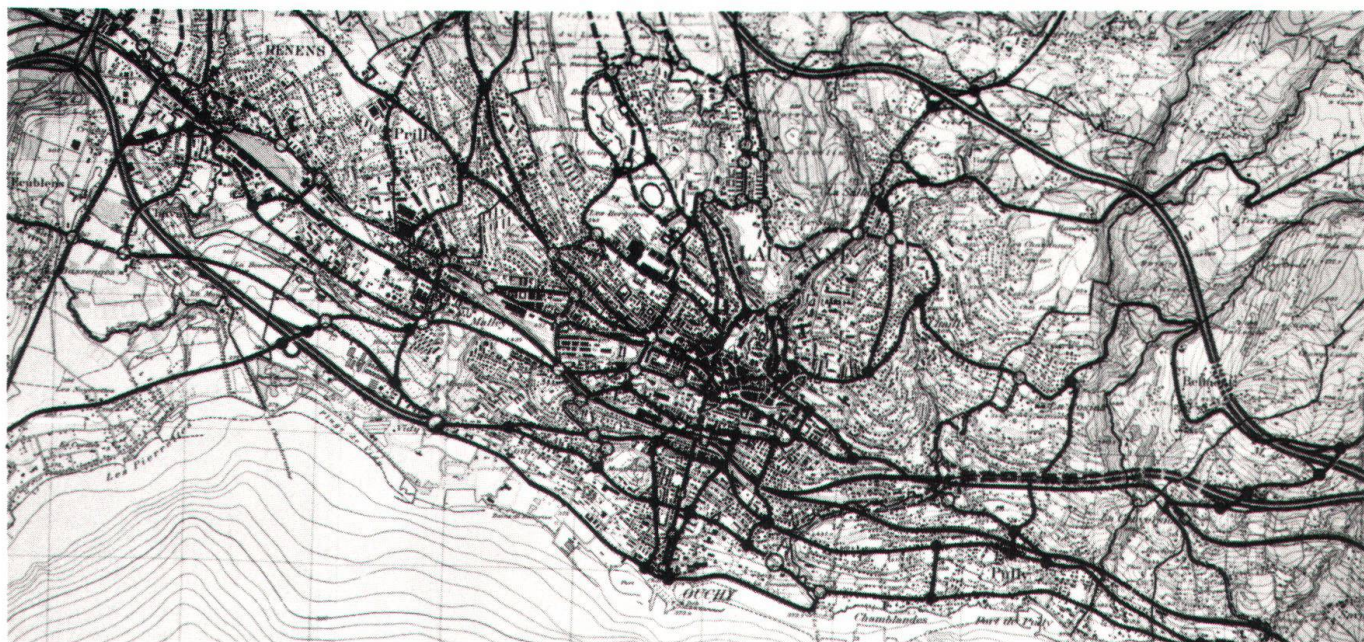
«Quand on voit, sur les vieilles gravures, la vie qui régnait dans les rues et sur les marchés des villes, on constate que l'animation y était vive et même que le trafic y était extraordinairement intense. Le trafic fait partie du courant vivant d'une ville – un trafic ami de l'homme et adapté à la cité, naturellement! Les poids lourds ne sont pas adaptés à la cité, et les bolides ne sont pas amis de l'homme.» Ainsi s'exprime le prof. Hans Koepf, directeur de l'Institut d'architecture et d'urbanisme de l'Université technique de Vienne. Et il poursuit: «Le moyen de locomotion adapté à la ville et ami de l'homme surgit et disparaît sans cesse, au gré de variations toujours nouvelles, mais on ne l'a pas encore découvert. Ce ne doit pas être un moyen individuel, mais pas non plus un mastodonte démesuré; il doit être le moins bruyant possible et très favorable à l'environnement: ce serait un système de cabines dirigé par ordinateur.»

«Autre chose que des corridors...»

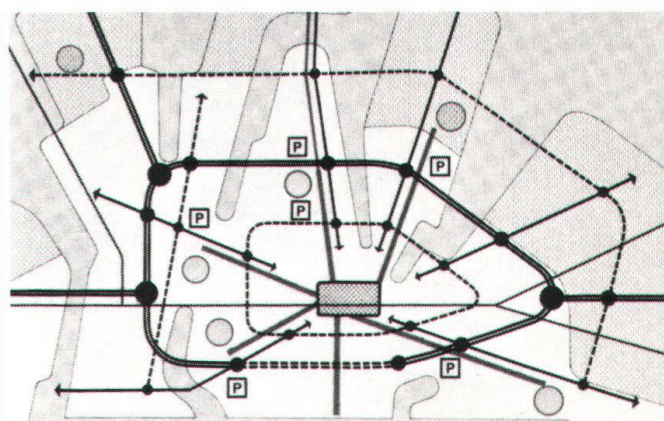
Depuis le XVIII^e siècle, les rues étroites et sinueuses du vieux Paris ont peu à peu été remplacées par un canevas nouveau. Dès Henri IV, on avait cherché à embellir et aérer le paysage urbain. De 1833 à 1870, *Rambuteau* et *Haussmann* s'emploieront à isoler et à assainir les quartiers ouvriers et à doter Paris d'un réseau de grande circulation coordonnée. Les voies de dégagement sont rectilignes et leur largeur égale ou dépasse 18 mètres. Le schéma général s'organise à partir d'un système radial et d'une disposition circulaire (*boulevards périphériques*). Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle apparaissent les rues-corridors, traditionnellement axées sur les «canaux» de circulation. Ce type d'urbanisation est généralement dicté par la disposition des fronts commerciaux et non pas par celle des habitations. «Les villes ont le droit d'être autre chose que des corridors», écrivait *Le Corbusier*. A Paris, en 1967, le Plan d'urbanisme directeur pensait contribuer radicalement à changer l'aspect de la ville en retenant des principes tels que ceux-ci: «On ne doit plus se déplacer entre des murs parallèles, dans des couloirs, les rues, mais dans des espaces où alternent bâtiments et plantations; ceci vaut en dehors de certaines voies où une architecture ordonnancée ou obligatoire reste valable par sa qualité et sa valeur historique...»

Le paysage urbain

Le problème qui se pose aujourd'hui dans la plupart des grandes villes consiste à déterminer les conditions



Ci-dessus: Le plan directeur des transports de la région lausannoise, basé sur un système de radiales et de dégagements circulaires (1973). Ci-contre: La conception générale du plan directeur des transports de la région lausannoise repose sur des principes semblables à celui de Genève: le centre doit être progressivement dégagé d'une partie de la circulation privée et remplacé par un réseau plus efficace de transports en commun.



d'une évolution cohérente des paysages. On constate que le tracé et la largeur des voies reflètent l'esprit des urbanistes de leur époque et la législation des voies urbaines alors en vigueur. Dans l'examen des ensembles du XIXe siècle, il est toutefois indispensable de tenir compte du rôle économique actuel de ces derniers et de la façon dont ils viennent, plus ou moins judicieusement, s'insérer dans le réseau général de la ville. Actuellement, il ne semble le plus souvent pas souhaitable de substituer une nouvelle forme urbaine aux ensembles suffisamment homogènes.

A Genève, l'extension de la zone protégée de la vieille ville à plusieurs quartiers du XIXe siècle (secteur sud des anciennes fortifications) et le projet tout récent d'un plan de site de la rade sont illustratifs de cette tendance.

Le zonage du Centre Ville

A Lausanne et à Genève, des règlements ou encore des lois sur les constructions fixent différentes zones. Au centre de Lausanne, entre 1890 et 1914 la quasi-totalité de la ville médiévale a été reconstruite. Dès 1903 la Municipalité a un plan d'extension. Le règlement de

1942, toujours en vigueur, distingue sept zones (notamment la Cité et des zones en ordre contigu et non contigu). Dans la zone urbaine d'ordre contigu, les immeubles ont une hauteur de façade établie en fonction de la distance entre alignements de construction. En 1900 déjà, Genève prenait des mesures d'urbanisme, mesures qui furent complétées en 1929 et 1961 notamment. Diverses zones existent aujourd'hui. Elles déterminent des gabarits calculés essentiellement sur des rapports de distances entre constructions. Mais, dans les deux cités lémaniques, des plans particuliers peuvent être établis pour certains secteurs d'aménagement. Il est ainsi possible de développer d'autres conceptions d'urbanisme à certains emplacements.

Afin de faciliter la réalisation de solutions couramment préconisées actuellement (par exemple la création de zones piétonnes), Lausanne et Genève cherchent à réduire l'emprise du trafic automobile dans le Centre Ville. L'avantage d'une hiérarchisation des voies dans un centre urbain est évident: de nombreuses rues sont ainsi affranchies d'un excès de trafic. Encore faut-il éviter que de nouvelles facilités de parking ne soient créées dans ces secteurs. Il est évident

dès lors que les circuits concentriques et les radiales doivent supporter un trafic et des nuisances accrues. **A cet égard, ce type de schéma ne peut fonctionner qu'en associant en complémentarité le rôle des transports publics. Alors que Lausanne possède déjà une conception générale du plan directeur des transports, Genève bénéficiera bientôt d'un plan analogue.**

Conclusions

Le trafic, c'est un fait connu, est source de nuisances: émanations de gaz toxiques, bruits. Les pierres des édifices sont attaquées par la pollution de l'air, un trafic intense est particulièrement gênant pour les habitants de nombre d'immeubles. En ce qui concerne la disparition de certains ensembles construits, par suite des besoins de circulation, nous citerons deux cas genevois illustratifs. Le redimensionnement complet d'une radiale (*la route de Genève, à Chêne-Bourg*) où l'ancien parcellaire a complètement disparu, et le maintien dans son aspect et son alignement actuels de *la rue des Etuves*. Dans ce dernier cas, on a renoncé à une solution d'élargissement antérieurement prévue, ceci sans conflit aucun avec le plan actuel des circulations. Il importe dans l'ensemble de ces questions de pouvoir toujours faire la part de l'intérêt général et du cas particulier. Dans l'appréciation des diverses situations, il faut tenir compte de l'évolution des conceptions d'urbanisme et des mentalités. Il est important de distinguer quels sont les lieux qui, dans une ville, revêtent une signification particulière pour la population. Dans une cité, il faudrait tout à la fois concilier les aspirations inhérentes à notre projet de société et les réponses, souvent pragmatiques, aux besoins d'organisation.

Pierre Baertschi

Le réseau des routes principales existantes à Genève (1975). Le renforcement des radiales et des dégagements circulaires (ceintures) reste à la base de l'organisation du réseau.



Zurich: spectre d'une ville de bureaux

Dur combat contre l'élimination des logements

La ville de Zurich a atteint en 1962, avec 445 000 habitants, le plus haut période de sa démographie. Elle en est maintenant à 380 000 âmes. L'architecte municipal A. Wasserfallen attribue cette diminution au recul général des naissances et à l'excédent des décès, à l'accroissement du coefficient de surface habitée (1960: 30 m² par habitant; 1976: 43 m²), et à l'élimination des logements sous la poussée d'autres affectations, notamment les entreprises du secteur des services.

L'architecte communal a examiné de près ce dernier phénomène, et les moyens de le combattre, lors d'un entretien avec des représentants des services d'urbanisme de la ville, et avec MM. P. Wipfli et P. Saager, de l'office communal des bâtiments.

Causes diverses

Le besoin croissant de locaux destinés à des bureaux a diverses causes, comme la période de haute conjoncture, le développement du trafic à l'intérieur de la ville, des considérations de rentabilité des immeubles, la tendance à la centralisation des entreprises du secteur tertiaire, etc. Parallèlement, il y a eu la tendance à *habiter «au vert» et travailler en ville*. A quoi s'est ajouté un règlement de construction et de zones qui favorisait la prolifération des bureaux, parce qu'autorisant, dans le centre, un haut coefficient d'utilisation pour lesdits bureaux. De plus, la construction de parcs à voitures en guise de rez-de-chaussée autorisait une augmentation du nombre d'étages. Alors qu'au début c'était surtout le *centre* de la ville qui subissait cette poussée des bureaux, ce fut ensuite – et c'est encore – le cas des *quartiers périphériques* (Seefeld, Wiedikon, Aussersihl, Unterstrass, Enge). Avec un peu de retard sur l'élimination des logements, a suivi l'*extinction des magasins de quartiers* (artisans, petits magasins), venant de ce que la clientèle s'éparpillait dans les quartiers extérieurs ainsi que dans l'agglomération.

Succès partiel de la loi sur la conservation des logements

Après les illusions de 1962 où l'on pronostiquait une ville d'un demi-million d'habitants, l'opinion publique a pris conscience pour la première fois en 1965 du recul démographique. A la suite d'une *motion Lienhard* de 1966, le Conseil municipal chargea l'Institut pour le plan d'aménagement local, régional et national du Poly de faire une analyse des causes et des conséquences du bouleversement de l'habitat et des postes de travail, et de formuler des recommandations en matière de planification. On suggérait notamment une augmentation de la densité démographique dans les parages du «métro» envisagé, ce qui eût favorisé la multiplication des emplois et des petits appartements, et diminué ainsi la pression sur les quartiers locatifs. Cette idée fut reprise après l'abandon du projet de métro. Les juristes exprimèrent alors (1969/70) des doutes sur les possibilités qu'offraient la loi cantonale et le règlement de construction communal de freiner par des moyens juridiques l'élimination des logements dans le centre.

Il fallait chercher de *nouveaux moyens* de résoudre le problème. Bien que sur le plan cantonal la révision totale de la législation sur les constructions fût en cours d'élaboration, la Ville ne pouvait se permettre de rester inactive. La loi cantonale sur la conservation des logements, de 1974, soumet la démolition, la transformation et le changement d'affectation des logements familiaux (deux pièces et demie et plus) à *autorisation*. Ainsi que l'a expliqué M. Wipfli, cette loi ne représentait qu'une protection limitée contre le processus de transformation, parce qu'elle ne visait pas tous les logements, et parce que son application à la vieille ville se heurtait à certaines difficultés.

Dans l'attente d'un nouveau plan

A fin 1973, le Conseil municipal proposa au Conseil communal une *révision du règlement de construction*. Il s'agissait en premier lieu de mesures propres à encourager la construction de logements, à stopper la pression des bureaux, et à favoriser la création d'emplois. Une nouveauté consistait en la possibilité de distinguer des secteurs dans lesquels la proportion de surface habitable pouvait être déterminée. L'art. 39 a, par. 1 dit ceci:

«*Dans les zones d'habitation et dans le centre, on distingue des secteurs où une proportion minimale de la surface brute des étages doit être réservée à l'habitation.*»

Ces prescriptions communales devaient combler une lacune de la loi cantonale, de telle façon que non seulement soit préservée l'utilisation des locaux pour

l'habitation, mais que de manière générale, pour tous les immeubles et même pour les secteurs non encore bâtis, une *proportion de surface habitable* soit garantie. Dans un plan spécial, qui doit être ratifié par le Conseil communal, ces proportions seront précisées en pourcentages des surfaces d'étages brutes. Les *recours* formés contre cette disposition montreront si la conception des juristes de l'office communal des bâtiments, qui a eu le temps de se modifier, pourra tenir bon face à la loi cantonale. En attendant, la disposition en cause ne peut pas encore entrer en vigueur.

Pour l'instant, les planificateurs travaillent à *fixer les pourcentages* de surface habitable, qui doivent être déterminés avant tout sur la base d'une substance architecturale donnée, et des buts visés par la planification. Selon les explications de M. P. Saager, la détermination de ces pourcentages ne sera pas simple et ne pourra être réalisée que *petit à petit*. Jusqu'à ce moment-là, des mesures de précaution doivent être prises pour empêcher qu'on ne planifie sous la contrainte des faits; elles devront par exemple interdire, pour le centre et la zone d'habitation A, un amoindrissement des surfaces habitables, et pour la zone d'habitation B, fixer un pourcentage général de surface habitable de 75%. Un problème délicat sera aussi le contrôle de l'*utilisation de fait* des surfaces, qui devra passer par le contrôle des habitants.

On attend avec impatience dans le public – de même que dans les milieux du «Heimatschutz» – ce plan des pourcentages d'habitation.

Robert Imholz

Le besoin de place croissant pour des bureaux, et la pression qui en résulte sur les logements, ne se manifeste plus seulement dans les centres urbains, mais aussi à leur périphérie. Les trois images ci-contre du quartier de Seefeld – naguère zone typiquement résidentielle de Zurich – illustrent ce processus, qui est une des causes du recul démographique de la métropole de la Limmat (photos Stauss, Zurich).



Plan bernois d'affectation des zones

Pour la qualité de la vie

Attrait de la vieille ville comme lieu d'habitation, de rencontre, de travail, de vie culturelle; lutte contre la ville morte, envahie par les bureaux. – Voilà des exemples de slogans qui, en matière de planification, sont d'actualité. Mais nous ne rehausserons la qualité d'habitation de nos cités qu'avec des mesures précises et concrètes.

Hommes politiques et planistes ont reconnu les conséquences fatales d'une croissante urbanisation, d'une exploitation la plus rentable possible de chaque mètre carré de terrain à l'intérieur des villes. Ils luttent contre la désertion, la mort lente et le bouleversement de la cité. Il y a là une chance qui se présente pour la *protection des sites et du patrimoine architectural*. Car en plus d'un espace suffisant pour l'habitation elle-même, d'autres choses font partie de la ville «habitable»: entre autres, le maintien d'une précieuse substance architecturale, de même que la création ou la conservation de vastes surfaces vertes et de détente. Les mesures visant à atteindre ces buts sont aujourd'hui d'autant plus efficaces qu'elles sont prises rapidement.

La planification sociale d'Allemagne fédérale

On constate toujours plus fréquemment que l'activité de la construction, dans les villes suisses, va de pair avec la *diminution du nombre des logements* au bénéfice des bureaux et des locaux commerciaux, une *diminution des surfaces vertes* et de détente au bénéfice d'utilisations plus rémunératrices, et l'évincement d'une population modeste au profit de locataires plus argentés qui suivent la tendance moderne à habiter les quartiers anciens. Les pouvoirs publics, dans leurs efforts pour rendre les villes plus attrayantes, doivent tenir compte de ces aspects de la question. Il n'est pas rare qu'ils se heurtent, lors de la création d'espaces verts et de détente, à des difficultés d'ordre juridique, voire financier. Il en va de même lorsqu'ils luttent contre les effets dommageables d'un assainissement de vieux quartier pour la population résidante. A cet égard, la législation de l'*Allemagne fédérale* marque un intéressant progrès. Elle prévoit que tout projet d'assainissement soit accompagné d'une planification sociale. De plus, au moment de l'élaboration et surtout de l'entrée en vigueur des plans de lotissement, la

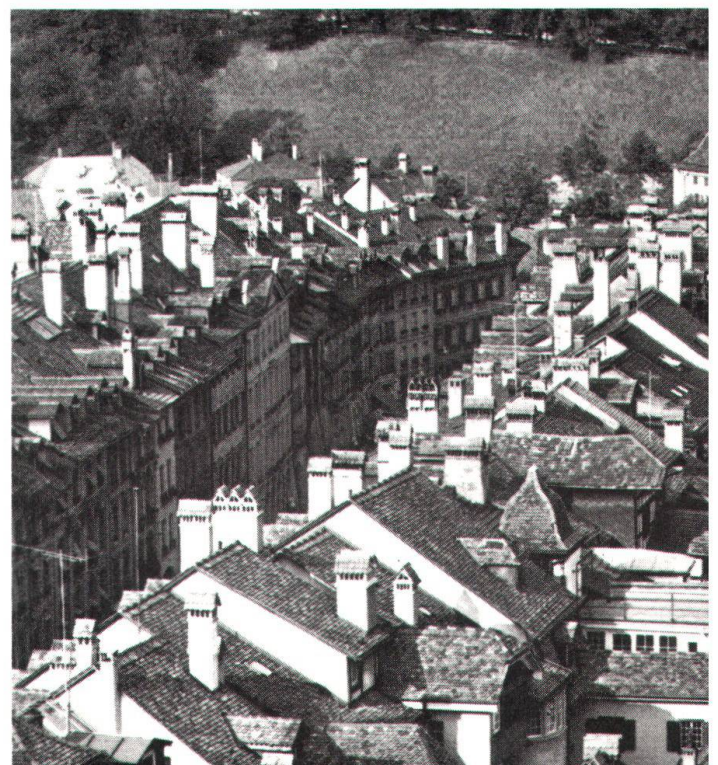
Commune doit être au clair sur les conséquences sociales et économiques, et se préoccuper de prévenir des suites désagréables. Cette planification sociale implique la prise en considération des situations professionnelles et familiales, de l'âge des intéressés, des besoins de logements, des conséquences sociales, ainsi que des relations locales entre personnes concernées par un plan d'assainissement.

Le maintien de surfaces habitables suffisantes pose aussi de délicats problèmes. *Comment* faut-il procéder? L'exemple de la ville de Berne va nous permettre d'en juger.

Contre le changement d'affectation des logis

Notre ville fédérale possède encore une remarquable qualité d'habitat. Pour qu'il en soit de même à l'avenir, ses citoyens ont approuvé lors du scrutin communal du 8 juin 1975 un *plan d'affectation des zones avec règlement de construction partiel*. Le plan vise à maintenir le vivant mélange des logements, des ateliers, des édifices publics, des établissements d'enseignement et des espaces verts. Le règlement tend à favoriser une

Pour assurer au mieux le mélange des classes et des activités, le plan des zones d'affectation et le règlement de construction de la ville de Berne contiennent des prescriptions précises sur la destination des bâtiments, qui sont de nature à stopper la dépopulation des quartiers anciens (photo O.N.S.T.).



occupation équilibrée, harmonieuse et propre à stimuler la vie urbaine, et à empêcher qu'un habitat de qualité ne soit compromis par les effets importuns de l'activité économique. L'heureux *mélange des affectations* était particulièrement menacé par les bureaux officiels et privés. L'autodestruction commençante de la ville enflait encore le trafic en raison des postes de travail introduits dans le centre urbain (mais il en résultait aussi, heureusement, une bonne utilisation des transports publics dans la ville et pour s'y rendre), faisait monter démesurément le prix du sol, et disparaître les logements à loyer modeste. Enfin, la population résidente de la ville diminuait au profit de celle des régions avoisinantes.

Plan et règlement doivent contrer cette tendance. Un excellent moyen, à cet égard, est la détermination des modes d'utilisation. On ne se borne plus à prescrire le volume maximal à bâtir et le degré d'utilisation, mais aussi les buts auxquels les bâtiments sont destinés.

La majeure partie de la ville de Berne est consacrée à l'habitation. Des minimums sont prescrits, dans les zones d'habitation, pour une affectation conforme. Dans certaines zones, il ne peut y avoir plus de 10% de surface en rez-de-chaussée pour d'autres utilisations que le logement. De plus, on n'autorise que des magasins nécessaires aux habitants, des métiers qui ne dérangent personne: coiffeurs, drogueries, cabinets médicaux, auberges de quartier, etc. Des exceptions ne sont admises que si *l'intérêt public* l'exige, et si la surface réservée aux habitations est d'au moins 50%. Il y a aussi des zones où cette proportion est de 30, de 50 ou de 70%. Le plan et le règlement donnent comme zone



Les aménagements et améliorations apportés aux espaces libres du domaine public revalorisent le quartier et ses qualités d'habitat (photo Maurer).

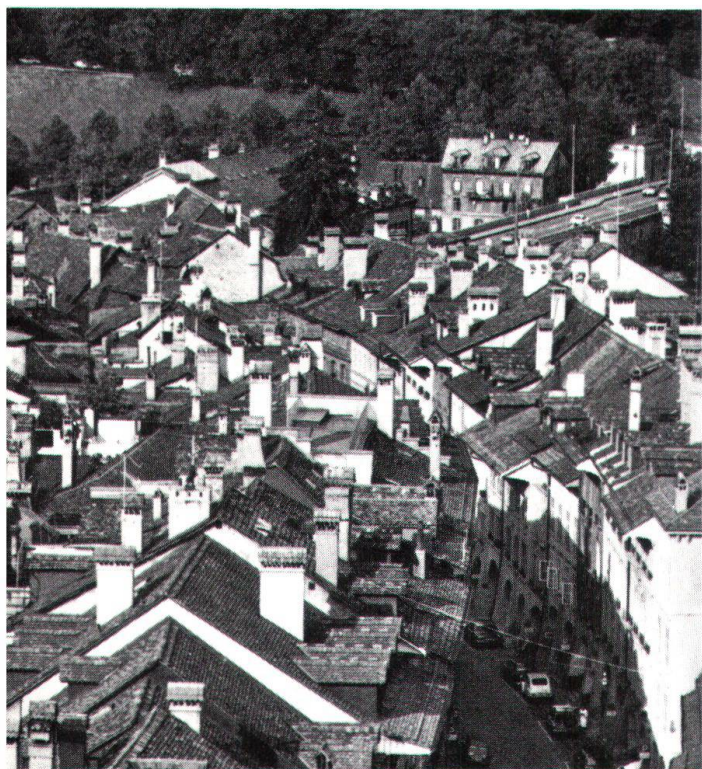
d'habitation «classique» celle où la proportion de logements est de 70%. Cela favorise un *véritable quartier d'habitation* avec tous les équipements nécessaires, et permet un mélange des utilisations typiquement citadin.

Ailleurs aussi, les bases légales existent

Les limitations au droit de propriété mentionnées ci-dessus ne sont concevables, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, que si elles reposent sur une base légale. Dans le canton Berne, il y a la loi sur les constructions, qui autorise non seulement un certain *degré*, mais aussi un *mode* d'utilisation. Mais dans d'autres cantons aussi, les bases légales existent qui permettraient des prescriptions communales de ce genre. C'est ainsi que la nouvelle loi zuricoise sur la planification et la construction prévoit que les zones dites d'habitation sont réservées en priorité aux logements. «D'autres affectations peuvent être autorisées par le règlement de construction et de zones, en général ou par secteurs, ou limitées, ou encore totalement interdites, en fonction des étages, de la proportion de la surface totale ou de l'ampleur des effets.»

Comme le montre le cas de Berne, c'est surtout *aux villes elles-mêmes* qu'il appartient d'empêcher que des quartiers ne deviennent de sinistres «réserves» pour bureaux. Elles en ont généralement les moyens! Mais chaque ville doit examiner quelle voie il lui faut emprunter. La planification urbaine est une tâche des plus complexes, et qui ne peut être résolue par décret.

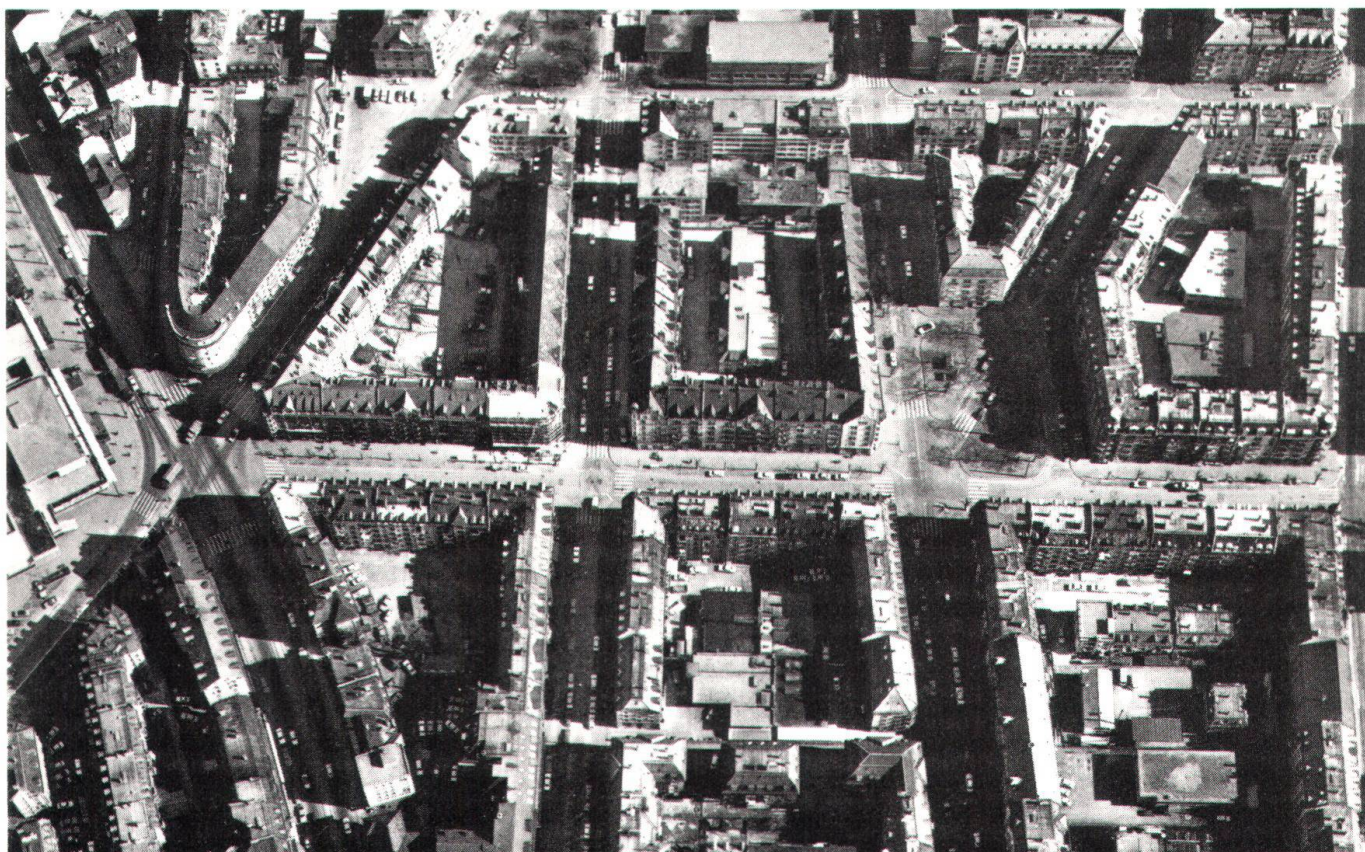
Heinz Aemisegger



Nouvelles solutions pour la ville d'aujourd'hui

Il nous faut trouver un équilibre

On peut suivre la mort des cités, à travers l'histoire, depuis les premiers âges jusqu'au siècle dernier. Le danger qui menace la ville actuelle n'est pas une mort au sens de destruction et de disparition; c'est une évolution qui touche des parties essentielles de sa substance, son être même. Comment pouvons-nous y parer?



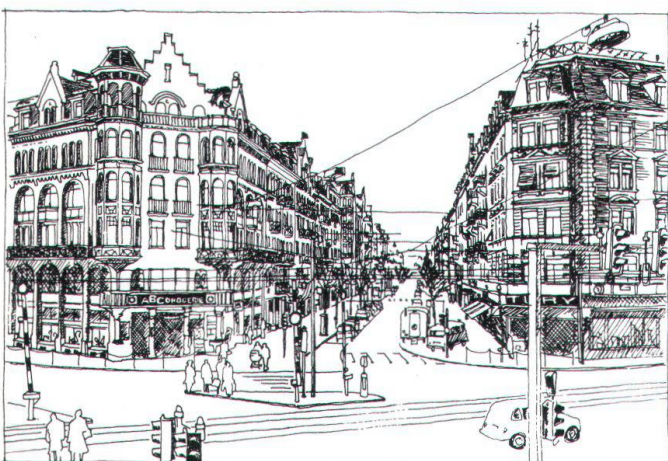
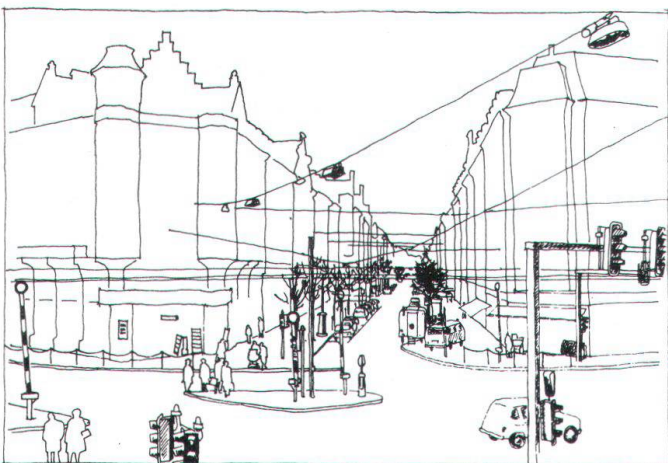
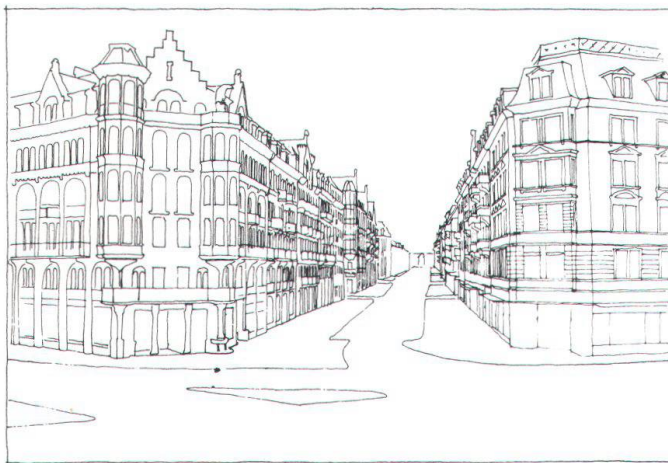
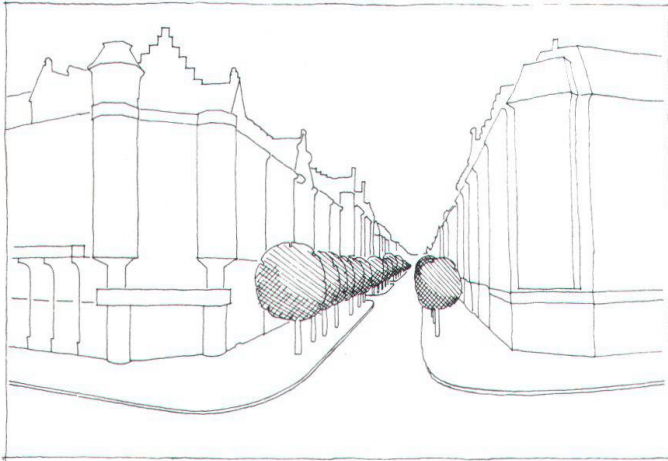
Une ville résulte d'une permanente relation entre l'homme et son environnement. En ce sens, la construction urbaine représente une aspiration de l'homme à créer, par son univers bâti et marqué par l'histoire, un *équilibre*. Ainsi comprise, la ville n'est pas la réalisation d'un plan jeté un jour sur le papier, ou d'une conception abstraite (qu'il s'agisse de trafic ou de protection des sites), mais un processus continu, une suite d'actions et de réactions, guidés par le but d'atteindre un équilibre à l'intérieur de la ville.

Conditions d'un sain développement

Les conditions d'une meilleure évolution urbaine à l'avenir sont pour une part des données de fait; pour une autre part, elles doivent encore être forgées. Une première condition est déjà réalisée par la *diminution*

Ce n'est pas avec des démolitions et reconstructions, mais en l'entretenant et en l'améliorant petit à petit, que ce lotissement de la fin du XIXe siècle peut redevenir un quartier résidentiel de haute qualité (photo Swissair).

de la croissance, résultant de circonstances extérieures: le recul démographique et la récession économique. Aussi longtemps que la croissance quantitative a été assimilée à la prospérité, et que toutes les mesures urbanistiques visaient à maîtriser et diriger cette croissance, l'équilibre a forcément été rompu. Le double recul dont nous venons de parler, avec tous les aspects économiques auxquels il est lié, nous donnent la possibilité de reconsidérer la situation et d'en arriver à adopter de *nouveaux points de vue*. Cela vaut aussi bien pour d'éventuelles et nouvelles périodes de croissance, et pour la façon de les maîtriser, que pour le



problème de l'inégale répartition de la population dans l'ensemble du pays. Si l'on n'arrive pas à enrayer l'émigration des régions économiquement faibles vers les agglomérations urbaines, de nouveaux problèmes liés à la croissance surgiront dans les premières comme dans les secondes.

Une autre condition d'un judicieux développement urbain de la cité est une *prise de conscience de son histoire* et de la structure architecturale qui en résulte. Il ne s'agit pas ici d'une romantique transfiguration du passé et des soins qu'on voue à quelques monuments historiques comme à des musées, mais de la conception selon laquelle une ville est un ensemble en perpétuelle évolution, et auquel chaque génération doit apporter – tout en respectant le passé – sa propre contribution. A cet ensemble historique n'appartiennent pas seulement quelques monuments marquants, mais des structures architecturales, des rues, des espaces libres, des structures sociales et des valeurs culturelles. Par des *analyses* de l'aspect de la cité, de son évolution et de la répartition de certaines fonctions urbaines, nous pouvons favoriser cette prise de conscience de son histoire et décider en même temps sur quels points des modifications sont possibles, nécessaires ou inopportunes. Sont historiques, dans cette conception, non seulement les secteurs anciens et les artères du XIXe siècle, mais aussi les quartiers qui sont apparus en ce siècle.

La troisième condition, c'est qu'on ait de la ville, en tant que cadre de vie et d'habitat, une idée favorable. Aussi longtemps que, consciemment ou non et sous l'influence du siècle des Lumières, on considérera la ville comme la négation de la vie, et la vie à la campagne comme plus salubre, et qu'ainsi l'on se sentira dégagé de tout devoir quant au destin de sa cité, il ne sera pas possible de faire adopter de nouvelles conceptions. Il faut qu'on fasse prendre conscience du fait que la solution de rechange n'est pas en dehors de la ville, pas plus que dans une cité nouvelle, idéale et utopique, mais dans l'utilisation judicieuse et les soins voués à la ville existante.

Comme cette ville existante possède une structure bien déterminée, cela nous amène à une autre condition encore: c'est que nous ne pouvons pas réaliser tous les souhaits et toutes les possibilités techniques dans le cadre de cette structure; cela équivaut, selon les circonstances, à une *renonciation consciente* de choses économiquement ou techniquement souhaitables, en faveur d'un espace urbain où il fasse bon vivre. – Quelles sont donc, dans le respect de ces conditions,

Ci-contre de haut en bas: une enquête typologique des espaces urbains va de leur structure de base à l'ensemble de la rue, en passant par la texture des façades et les volumes. D'éventuels interventions et plans de rénovation doivent être précédés par de telles enquêtes.

les possibilités d'une nouvelle conception de l'aménagement urbain? Quelles sont les tâches concrètes qui peuvent conduire à la réalisation d'une ville meilleure?

Ce qui peut être fait

- Il faut chercher en premier lieu à stopper le recul démographique des grandes villes et à *maintenir le chiffre de population*. Peuvent y contribuer: l'entretien et l'amélioration des logements, la protection des quartiers d'habitation contre l'invasion des bureaux, et, plus généralement, l'amélioration de la qualité de la vie en ville.
- En second lieu, il faut chercher à remplacer la division de la ville en quartier des affaires, zone de bureaux, quartiers résidentiels, par un *heureux mélange* des diverses fonctions: le travail, l'habitat, le ravitaillement. Cela signifie que, dans les grandes villes, il faudra tendre à substituer au système du centre unique une répartition des services importants dans les divers quartiers.
- Il en découle que la substance architecturale existante issue de toutes les époques de construction *vaut d'être conservée*, parce qu'à l'image des matières premières et des ressources du sol, elle représente une richesse non renouvelable. Une démolition de quelques édifices ou lignées de maisons n'est admissible que là où, par de nouveaux bâtiments, on peut obtenir une amélioration de la structure urbaine et de la qualité de la vie dans toute la ville.
- Quatrièmement, il faut vouer des soins particuliers aux *espaces libres*, rues et places. Ils ne sont pas destinés en priorité au trafic; en eux se concrétise bien plutôt la notion même de ville, la ville en tant qu'espace vital, lieu de communication, structure communautaire. Si ces espaces libres sont aménagés et entretenus en vue de leur utilisation par les habitants, on peut obtenir par là une valorisation aussi bien des habitations bordières que de la ville en tant que cadre de vie.
- Cela implique, comme cinquième mesure, que le trafic motorisé soit forcément réduit. A cet égard, l'extension des zones piétonnes est certes un moyen, mais elle a souvent pour conséquence que le trafic est d'autant plus dense dans d'autres secteurs. La solution consiste plutôt en un *apaisement général du trafic*, en une «domestication» de la circulation motorisée, de telle façon qu'un nombre restreint de voitures soient tolérées dans les rues en même temps que les piétons. Si, au lieu de vouloir à tout prix adapter les rues au trafic, nous mesurons l'intensité admissible du trafic à la capacité d'absorption de la ville telle qu'elle est, cela signifie que nous renonçons volontairement à des liaisons optimales entre toutes les parties de la ville et tous

les immeubles, que nous renonçons aussi à une mobilité sans limite.

- La sixième mesure consiste à accorder une attention particulière à chaque quartier. Les quartiers doivent marquer plus fortement leur caractère propre, leurs limites par rapport aux autres, leur identité. Leur équipement en services centraux et en moyens de ravitaillement doit être développé. Le *quartier en tant qu'unité urbaine*, en tant que structure commune, avec ses «ressortissants», ne doit pas seulement affirmer son importance sur le plan architectural et administratif, mais aussi sur le plan de la politique communautaire.

Faire participer les citoyens

Les moyens juridiques propres à atteindre ces buts existent dans la plupart des nouvelles lois sur les constructions. Le plan de zones actuel, avec des coefficients d'utilisation le plus souvent exagérés, est un instrument relativement sommaire et qui, par son contenu juridique, concerne plus les nouvelles constructions que la préservation des anciennes. Par des prescriptions sur les zones du centre, comme celles de la nouvelle loi zuricoise, par le plan d'extension ou par le plan d'aménagement, la préservation, la rénovation et l'aménagement des quartiers peuvent être assurés et dirigés. Mais pour la continuité dans le renouvellement et la protection des quartiers, il est essentiel que les habitants concernés participent à une *planification permanente*. D'une part, ils connaissent le quartier, ses avantages et ses besoins, mieux qu'une organisation centrale de planification; d'autre part, il est capital qu'en tant que citoyens ils participent *directement* aux responsabilités en ce qui concerne l'évolution de leur cadre de vie.

Pour cette participation de l'habitant du quartier à la planification permanente, de nouvelles méthodes politiques et administratives doivent être trouvées, qui d'une part rendent possibles une *concertation et une élaboration des décisions*, et cependant garantissent que les intérêts de l'ensemble de la ville soient pris en considération dans chacun des quartiers. La démocratie directe est certes un terrain difficile pour réaliser de vastes plans et conceptions; mais ces derniers ne sont plus de mise dans la ville d'aujourd'hui. Ce qui est nécessaire, ce sont des *améliorations dans des secteurs partiels*, dans les détails, et par petits pas. Et là, il doit être possible, avec la démocratie directe et la participation du citoyen à l'aménagement de son quartier, donc de son cadre de vie, d'obtenir de meilleurs résultats.

Benedikt Huber

Ci-contre (programme de l'assemblée générale): vue de la vieille ville de Baden avec son pont de bois (photo du Service argovien des monuments historiques).