

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **76 (1981)**

Heft 3-fr

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



Publication de la Ligue suisse  
du patrimoine national

Paraît 6 fois par an

Tirage: 20000 (allemand et  
français)

Rédaction: Marco Badilatti

Collaborateurs permanents:

Claude Bodinier, Pierre Baertschi,

Christian Schmidt

Adresse:

Rédaction «Heimatschutz»

Case postale, 8032 Zurich

(tél. 01/2522660)

Prix de l'abonnement: 15 fr.

Impression et expédition:

Walter-Verlag AG, 4600 Olten

## Au sommaire

### Freiner le trafic privé! 2

Un habitat de meilleure qualité implique que l'automobile soit contenue dans certaines limites – par un nouvel aménagement du trafic.

### Rues habitables = ville habitable? 5

Non, beaucoup d'éléments doivent être pris en considération pour que nos quartiers urbains soient agréables à vivre.

### Habiter à la campagne 8

Quelle est l'influence des nouveaux arrivants sur le village, son site, son trafic et ses relations humaines?

### Les rues résidentielles et la loi 11

### Atténuation du trafic quotidien 13–16

Les premières expériences de rues résidentielles et autres mesures analogues sont, en Suisse aussi, encourageantes.

### Cela ne peut plus durer! 22

Vers une nouvelle Lex Furgler; protection des sites et du patrimoine

### «Heimatschutz» à l'école 25

### Maisons romandes au Ballenberg 26

### Plus de zèle pour l'Ecu d'or 27

Page de couverture: le but de toute limitation du trafic dans une localité est de rendre à la rue son rôle de cadre de vie pour les hommes (photos: Photopress, Schmidt, archives LSP, Fingerhuth)

## Editorial

### Rues résidentielles et protection des localités

## Chers lecteurs,

*Quand on parle aujourd'hui des problèmes de circulation, il est aussi question de leur «prodigieuse complexité». C'est certain: les conséquences du trafic privé deviennent toujours plus inextricables. Mais la cause du phénomène est évidente, et l'on peut la déduire de la statistique de notre parc de véhicules à moteur: il atteint présentement 2,6 millions environ. Et il s'accroît chaque année de plus de 4%. Apparemment, la majorité des Suisses ne sont pas près de renoncer à cette conquête de l'homme qu'est l'automobile – aussi longtemps, tout au moins, qu'il y aura de l'essence en suffisance et à un prix abordable, et que les pouvoirs publics construiront les artères «nécessaires».*

*Les inconvénients de notre mobilité n'en sont pas moins manifestes aujourd'hui. Et chacun sent aussi la justesse de l'appel qui nous invite à faire de l'homme, plutôt que de la machine, le critère de nos décisions et de nos comportements. Atténuation du trafic, protection de l'habitat, qualité de la vie, sont souhaitées de tous côtés par des habitants, des experts, des autorités politiques. La rue – naguère important cadre de vie – doit être reconquise au bénéfice des gens qui vont et viennent, s'installent, travaillent, jouent et causent. Mais, sans un engagement personnel, un changement de mentalité et des sacrifices, on n'y parviendra pas.*

*Si nous examinons de près ces problèmes dans le présent fascicule, c'est d'abord en considération de l'article de nos statuts qui parle «d'assurer les meilleures conditions d'environnement et de vie». C'est aussi parce que l'atténuation du trafic est indispensable, aussi bien pour avoir des villes et des villages plus habitables que pour leur assurer la continuité de leur structure traditionnelle et un aménagement rationnel.*

*Du point de vue de la protection du patrimoine, il est évident que la «rue résidentielle» n'est qu'un moyen parmi d'autres, mais l'évolution et le développement de cette innovation méritent d'être attentivement suivis.*

*Marco Badilatti*