Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 70 (1983)
Heft: 9: Lyon

Artikel: Espaces publics
Autor: Vasiljevic, Slobodan M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-53522

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: 22.08.2025

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

Espaces publics

Slobodan M. Vasiljevic

A propos des lieux publics*

Causerie d'architectes dans le train Genève–Berne le samedi 30 octobre 1982

Quand deux architectes se rencontrent, de quoi parlent-ils? De l'architecture, bien entendu. Quand pour une assemblée des délégués une demi-douzaine d'architectes se trouvent réunis dans le même compartiment d'un train, ils ne peuvent parler d'autre chose que du problème de la cité, ils s'interrogent sur leur ville.

Le «va-et-vient», le vacarme, le paysage, le beau temps ou la pluie réduisent l'ampleur et l'étendue de leur discours. Ils sont obligés de restreindre leur causerie au quotidien urbain qui les motive et qui agit sur «leur ville».

Donc, de quoi avons-nous parlé dans le train d'autre que de Genève? Et si je rapporte cette conversation confraternelle, je ne parlerai ni du terrain de l'Ancien palais des Expositions, ni de l'Aérogare, ni des Halles de l'Ile, qui ont été aussi évoqués évidemment.

Non, je vais essayer de transcrire notre réflexion commune sur une problématique grave qui ne trouve pas de solution urbaine conforme dans une ville «trafiquée» par le problème (réel) du trafic, par souci «circulatoire» et densificatoire», accaparée par une simonie générale.

Je mets mon nom au bas de la page, mais je me tais sur les noms des autres, ils restent dans l'anonymat, tout en étant représentatifs pour la grande majorité de la profession (ils voyagent en somme à Berne comme tels).

Places publiques

Une conversation d'architectes à «bâtons rompus» n'a pas d'autre fil conducteur que le symbole majeur d'une ville – la place (la piazza, der Platz).

Pauvre Genève, «notre ville» est véritablement démunie de ces «lieux» privilégiés, espaces publics de rencontre et symbolisme urbain.

La Genève médiévale a heureusement «le Bourg-de-Four», magnifique, inattendu, spontané, en haut de la colline.

La Genève marchande a la Fusterie, le Molard, le Longemalle qui portent le prestigieux et respectueux nom de «Places» tout en étant profondément modifiés par les hygiénistes du XIXe qui les ont «ouverts» vers la bise, en supprimant la chaleur et l'intimité qui caractérisent ces lieux.

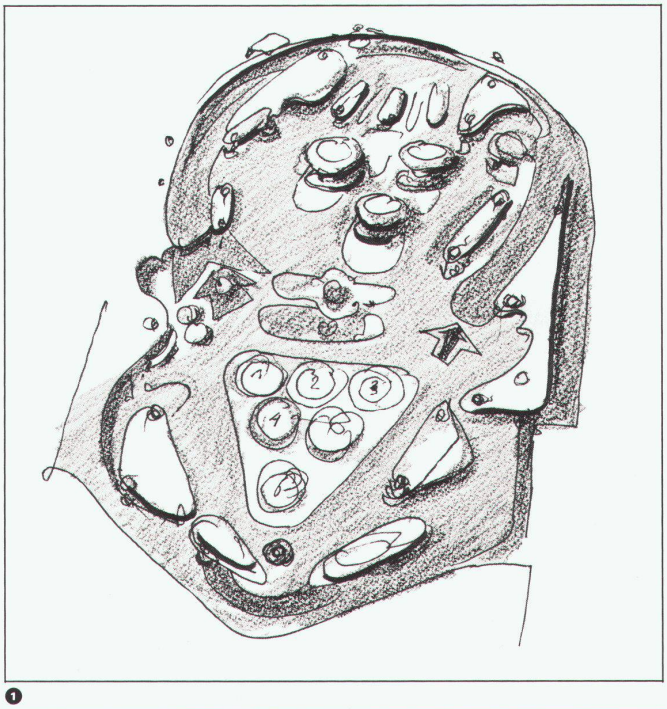
La Genève fazyste a sa place «Neuve», ratée et insaisissable, qui échappe tout à fait à la définition de «lieu public». Elle est adossée à la haute ville, elle a donné «la place» aux édifices publics: Musée Rath, Théâtre, Conservatoire de musique, Parc universitaire, mais . . . mais nous étions tous d'accord que ce n'est pas une véritable place publique chaude et accueillante. C'est un endroit «circulatoire» et transitaire. Camillo Site disait qu'à l'intérieur d'une ville un espace libre ne devient une place que s'il est effectivement fermé.**

Heureusement, l'époque fazyste nous a laissé d'autres repères importants, d'autres points qui dans la morphologie urbaine présentent les éléments symboliques (et sémantiques) qui sont marquants et significatifs pour son temps, c'est-à-dire pour la première urbanisation du monde industriel, qui a fait éclater la cité médiévale.

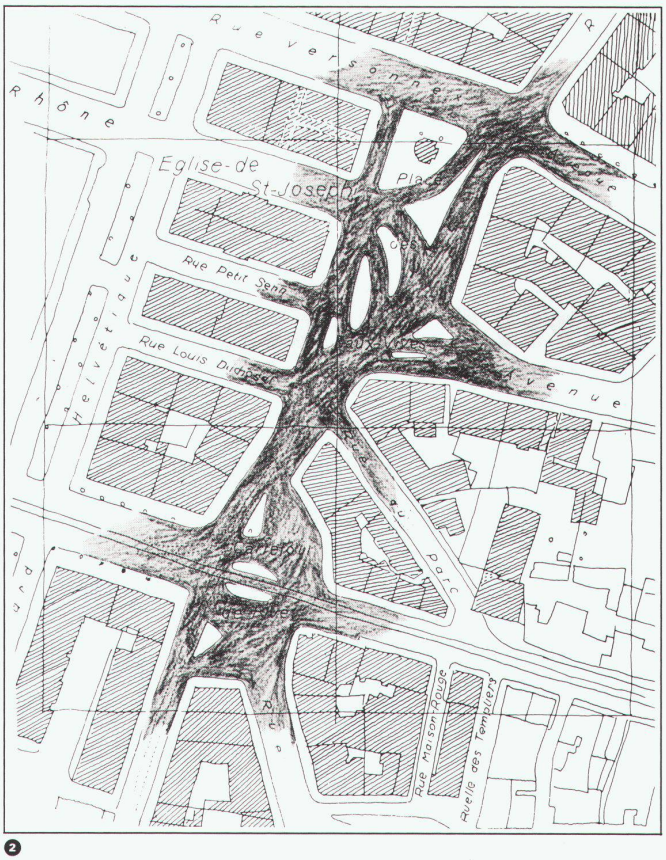
Je veux parler des «Ronds-Points» et de la place Cornavin (de la Gare). La ceinture fazyste avait débuté par l'édification de deux Ronds-Points qui situent et fixent les deux extrémités du périmètre de la ville:

- Rond-Point de Plainpalais
- Rond-Point de Rive

Le hasard ou la volonté des planificateurs ont placé là ces deux points importants pour remplacer les portes de la ville fortifiée. L'autre moitié du XIXe siècle a motivé et avait obligé les planificateurs (Dufour et Blotnitzki) de s'occuper aussi de l'arrivée du chemin de fer – de positionner son cheminement et situer la gare. Ce problème controversé n'a pas été résolu à Genève sans difficulté ni sans opposition de la part des conservateurs. Mais, je ne parlerai pas ici de l'historique de la «Gare Cornavin», en tout cas pas maintenant, car il a échappé à notre conversation.



❶



❷

❶
Le «flipper» illustre parfaitement bien le modelage des places publiques par les experts circulatoires. Le piéton est toujours «tilt»!

❷
La place des Eaux-Vives
La limite de la ville fortifiée démontre que la place était le lien entre la ville et le faubourg. Le percement du Versonnex vers les Chênes, la liaison «en diagonale avec les Eaux-Vives avaient donc conditionné ces formes résiduelles. Le flipper répond à la logique «circulatoire».

Au fond, le point de départ de notre train était aussi le point de développement de notre critique – réprimande sévère du nouveau visage de la place Cornavin, telle que nous la subissons aujourd'hui. La raillerie est sans appel, quel gâchis, quel scandale provoqué par l'implantation de cette nouvelle tranchée – sur et sous une place devenue ainsi hostile à la voiture et au piéton! Les forces marchandes et spéculatives ont imposé une solution urbaine qui dégrade la signification même de la gare, en la détournant de sa fonction première.

La gare, espace non habité, mais traversé, espace non plus de vie mais de transit, avait secrété une organisation spatiale très particulière: l'animation y est grande, le contact et la communication faciles. Lieu d'où l'on part, mais aussi où l'on arrive, la gare est vécue simultanément comme un espace de séparation/contact et il n'est guère d'autre espace public dont la charge émotionnelle soit plus forte.

Le centre «Métro» sous la place Cornavin peut-il être appelé un prolongement utile ou une entrave à cette fonction: contact/séparation où, enterrant le voyageur, le centre supprime justement l'impact émotionnel – la découverte de la ville par l'image de la place qui fait figure du premier signe de mémorisation et d'identification (valeur sémiologique)? D'autre part, la perspective de la gare – par l'intermédiaire de la rue frontale d'approche, mais qui s'engouffre (rue du Mont-Blanc), anéantit l'impact émotionnel de la séparation. Le dernier regard «d'adieu» est escamoté par cette rupture de la perspective. Et le plateau même – devenu «toboggan circulatoire» – a ainsi perdu toute sa signification. A quoi bon, aujourd'hui (après coup), le souci précipité de commissions du DTP pour préserver les immeubles (l'ensemble imputé du XIXe siècle) de démolition? Tout sauvetage devient dérisoire.

Après cette diatribe, reprenons notre chemin. Comme notre causerie n'a pas suivi le long du voyage un développement systématique, comme le train en arrivant à notre destination, à Berne, avait pénétré dans une gare enterrée et obscure, dans un virage continu, sans visibilité, on s'était donc, momentanément, consolé en pensant intimement qu'ailleurs est peut-être pire.

Après Genève, enrobée de brouillard, sortant de la pénombre de la gare, nous avons découvert Berne ensoleillée et éclatante et nos pensées et nos paroles se sont transformées, en passant par Kornhausbrücke, en une admiration de la silhouette bernoise d'une saisissante et unique morphologie urbaine si bien sculptée et conservée . . .

. . . La journée de travail, de discours, de votations au Kursaal – et puis de nouveau la gare, le train. Mais, le hasard du retour et des trains cadencés nous engouffre dans un convoi international «bourré» qui nous a dispersés en petits groupes de deux, de trois . . .

Entre-temps, la nuit était tombée, nous enfermant davantage encore à l'intérieur du compartiment, et la conversation ou plutôt le dialogue s'est concentré, précisé – plus intime et encore plus franc.

Comme la thématique matinale n'était pas épuisée et comme elle me motive particulièrement, j'ai réengagé facilement la conversation sur l'espace public. Les critiques sur l'ensemble du problème et sur le détail, dans la justification des formes originelles, dans la causalité des modifications et même des destructions, ne nous ont pas permis de trouver de réponse convaincante. L'analyse nous a conduit à conclure qu'entre ce qu'on a investi dernièrement pour répondre aux besoins de la machine (le train, la «bagnole») et ce qu'on a investi pour répondre à l'homme-habitant (quand il veut s'approprier de l'espace public) – il existe un énorme fossé.

Nous devons payer le prix de la restauration de l'espace urbain, si notre société veut donner encore un sens à la vie urbaine. La qualité esthétique d'un espace est déterminée par des structures de détails. Comment peut-on parler de la qualité d'une place quand le grignotement continu de la chaussée ou des façades (pour faire de «belles» vitrines clinquantes) ou le morcellement des surfaces piétonnes anéantissent la vision d'ensemble et toute appréhension forte et entière?

Prenons donc l'exemple d'une place que mon compagnon de voyage et moi-même traversons régulièrement pour aller à nos lieux de travail. Parlons de la place des Eaux-Vives.

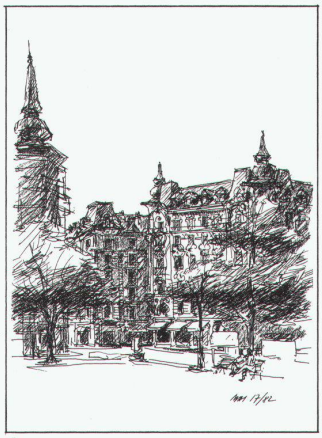
«Tilt»! s'exclame mon confrère spontanément, «tu as saisi?», et de poursuivre: «Quand je suis comme piéton sur la place des Eaux-Vives, j'ai l'impression de marcher sur un flipper géant.» Les îlots et les refuges sont tous amorphes, de forme biscornue – suivant le «clotoïde savant» des spécialistes «circulatoires» pour qui la priorité est à la machine. N'est-il pas surprenant dans ces «arrangements difformes» l'excès de priorité accordé à la machine lors du positionnement des sémaphores au détriment des hommes à pied? Le temps pour passage des piétons est en plus d'un dixième moindre que celui accordé à la bagnole – fantassin n'a qu'à attendre!

Que reste-t-il d'autre au pauvre passant agressé et mal protégé que d'attendre que cette «anti-place» pour utilité publique, ou pour les intérêts spéculatifs, devienne un autre «gouffre»? La place de la Gare (Cornavin) avait ouvert la voie vers des solutions fonctionnelles (radicales) et commercialement valables. Peut-être pour bientôt «Passage centre Eaux-Vives 2001»?

«Tilt»! je le répète à mon tour, nous arrivons à Cornavin, sans épuiser le sujet. Nous sortons sur le quai cherchant vainement les autres. Trop tard, ils se sont dispersés dans la foule qui cherche l'issue «fléchée» et qui s'engouffre dans les labyrinthes de la fourmilière sous la gare.

Salut, mes confrères, on reparlera de l'espace public prochainement.

❸



❹

❸ et ❹
Les immeubles qui entourent la place avec ces tourettes caractéristiques, perceptibles de loin.

* Le groupe des architectes prépare activement une manifestation sur le thème des espaces publics.

** Dans un prochain article la place Neuve fera l'objet d'une étude approfondie.