

# International experiences in creating livable cities [Norman Pressmann]

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **69 (1982)**

Heft 11: **Münchener Aspekte**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

## **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.



## Stadt und Fussgänger

### International Experiences in Creating Livable Cities

Norman Pressman. Band 13, 2/3, 1981, der Reihe «Contact», *Journal of Urban and Environmental Affairs*, 428 Seiten mit zahlreichen Abbildungen

Auch in unseren Tageszeitungen mehrten sich die Berichte über Stadterneuerungen, das Schaffen von verkehrsfreien Zonen, das Renovieren alter Bauten, das Revitalisieren historischer Plätze und Gebäude, die Begrünung von Innenstädten, das Verlegen des Verkehrs auf Cityringe u. a. m.

In vorliegender Englisch geschriebener Publikation werden Aufsätze zusammengestellt, die auf internationaler Ebene über Erfahrungen zur Humanisierung und Qualitätsverbesserung der städtischen Umwelt berichten. Wie gestalten wir unsere Städte wohnlicher? In allen Ländern der Erde wird diesem Problem vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet. Das vorliegende Buch berichtet anhand zahlreicher Fallbeispiele aus Kanada, den USA, Holland, Belgien, Frankreich, der BRD, Grossbritannien, Finnland, der Schweiz, Brasilien, Südafrika, Australien und Japan von Interpretationen des Nachbarschaftskonzepts über die sozialen Aspekte des Gehens als hauptsächlichster Transportart bis hin zu Versuchen, das Wohnumfeld zu verbessern, den Individualverkehr in Wohngebieten einzuschränken, Fahrradwegnetze zu entwickeln, Fussgängerstrassen zu schaffen und ganz allgemein die Innenstädte wieder zu beleben.

Als schweizerische Beiträge finden wir «The Preservation of Open and Green Space in Inner Cities» (Architekt D. Ackernknecht) und einen Bericht über das Visuelle Guidesystem in Basel (Arch. Theo Ballmer). Er dokumentiert die Bemühungen dieser Stadt, dem Touristen Orientierungshilfen in der Stadt anzubieten, damit er Museen, Sehenswürdigkeiten, wichtige Gebäude etc. finde.

Das Buch richtet sich an Planer, Architekten, Soziologen und Politologen, Behörden, Initiativgruppen und Studenten.

Bedauerlicherweise ist die Qualität der Abbildungen recht fragwürdig.

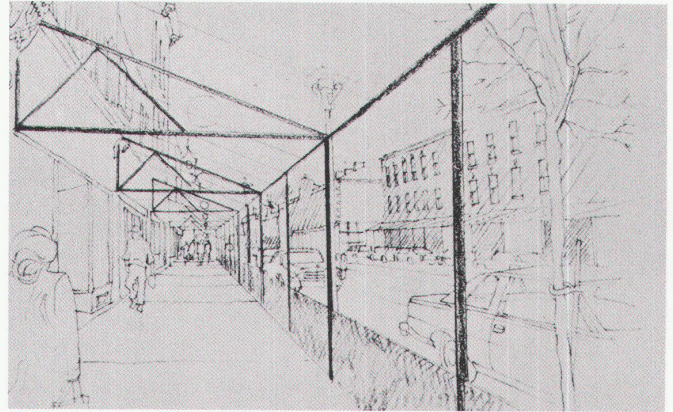
Ernst Zietzschmann

La psychologie de l'environnement et les différents champs d'analyse qui s'y rattachent directement – sociologie urbaine, géographie humaine, histoire sociale, anthropologie et ethnologie spatiales – ont exercé depuis une vingtaine d'années environ une certaine stimulation sur l'étude des collectivités et de leur habitat respectif. Des rapprochements instructifs ont été opérés entre modes d'aménagement de l'espace et comportements de la population. Un regard nouveau est ainsi jeté sur la ville. Les expériences réalisées dans les aménagements citadins sont aussitôt soumises à une évaluation détaillée des conditions d'occupation, démarche qui permet d'en signaler les défauts et de définir des correctifs. C'est ainsi que la connaissance scientifique du fonctionnement des systèmes piétonniers dans la ville devient une réalité prêtant le flanc à la critique.

L'urbaniste canadien Norman Pressman, professeur à l'université de Waterloo, a réuni 33 textes émanant de sociologues, ingénieurs de la circulation et autres experts des cinq continents sous le titre «CLC». Cette anthologie propose à la fois une sorte de bilan opératoire à partir d'une série de cas illustrés et des propositions programmatiques. En dépit de la diversité du contexte urbain et des solutions préconisées, un certain consensus règne parmi les auteurs. La piétonnisation des CBD's (Central Business Districts) n'est pas un processus invariable; on en assurera d'autant mieux le succès qu'elle sera étendue au-delà du strict centre commercial de la ville.

Il aura donc fallu moins de 20 ans pour passer d'un urbanisme partisan de l'extension modulée des circuits automobiles dans la ville à un type d'urbanisation qui valorise réellement le piéton. La diffusion du célèbre rapport Buchanan, «L'automobile dans la ville» (Londres, 1963), ouvrait la voie à de nouvelles pratiques.

«La difficulté vient de ce que l'automobile a frappé nos villes d'obsolescence et qu'elle exige un aménagement totalement différent des bâtiments et des voies d'accès. L'utilisation des véhicules dans les villes pourrait être réduite par décision autoritaire de façon à supprimer ces problèmes, mais la seule justification de pareille décision serait la difficulté d'élaborer les modifications nécessaires, et la dépense pour les réaliser.»



Le plaidoyer de Buchanan en faveur de la hiérarchisation des voies de circulation appuie la dissociation des réseaux motorisés et piétonniers. Les new towns anglaises et Fussgängerstrassen allemandes mettent en application cette distinction dès la fin des années 50. Ces exemples démontrent l'incontestable succès de la piétonnisation, d'ailleurs cautionnée par de solides intérêts commerciaux.

Cependant, l'émerveillement suscité par les premières rues piétonnières est progressivement remplacé chez de nombreux observateurs par une impression de monotonie éprouvée face à la même gamme stéréotypée de pavage du sol et de mobilier urbain. On ressent distinctement le côté factice d'une «animation» engendrée aux heures d'ouverture des magasins seulement. La piétonnisation des villes est tombée sous le diktat du commerce de détail. N'y avait-il pas d'autre issue possible?

Le recueil de textes présenté par Norman Pressman est l'occasion d'affiner notre connaissance et de revenir sur certains de nos préjugés. On peut à juste titre s'inquiéter en apprenant que les sondages réalisés dans les principales villes françaises révèlent un taux de fréquentation majoritaire des rues piétonnières par les catégories socio-professionnelles supérieures (p. 231), alors que cet aspect ségrégateur n'était pas apparu ouvertement jusqu'ici.

D'autre part, la rue piétonnière a ses revers pathologiques. Tant d'avantages réunis en un seul espace provoquent automatiquement un rejet des fonctions indésirables (l'automobile et ses aires de manœuvre, par exemple) dans les secteurs avoisinants. Les zones piétonnières sont doublées de «franges» contraintes d'accueillir les activités de service assurant leur fonctionnement, servitudes lourdes de conséquence pour la santé du tissu urbain.

La conversion de secteurs municipaux en zones piétonnières s'étend aux quartiers résidentiels également. A ce propos, la notion de voisinage, récemment combattue pour

son manque de définition précise, mérite réhabilitation en tant que «scène expérimentale de la vie quotidienne» (p. 69). Qu'il s'agisse de neighborhood unit, de residential precinct ou d'environmental area, concepts d'aménagement lancés par vagues successives depuis 1930, il y est toujours question de l'échelle urbaine, à laquelle il convient d'assurer une cohérence relative (p. 27). Le woonerf néerlandais constitue la dernière-née de ces entités de voisinage et peut être établi à peu de frais dans un quartier déjà bâti. Le woonerf crée un milieu favorable à la vie sociale sans rejeter intégralement la voiture, mais en réglementant de près son utilisation (p. 121).

A l'intransigeance déployée au cours des années 60 à créer des zones piétonnières à l'abri de tout véhicule succède au cours des années 80 une nouvelle forme d'exigence, qui ne proscribit plus nécessairement la circulation motorisée, mais l'assujettit à de multiples restrictions. Des correctifs apportés aux expériences du passé permettent d'assurer l'efficacité des réseaux de circulation avec des moyens relativement simples. Les parcours piétonniers récemment aménagés témoignent d'une volonté d'unité formelle qui rompt avec la disparité des réalisations antérieures.

Mais on voit par ailleurs se profiler la volonté de canaliser les piétons dans leurs circuits propres, les soumettant à des projets didactiques parfois louables, au prix toutefois d'une entrave à leur liberté de déplacement. Ces manifestations d'un nouvel ordre urbain font redouter la menace du suraménagement, particulièrement sensible en Suisse.

La lecture de «CLC» instruit et fait réfléchir. Elle démontre que des progrès incessants restent à réaliser dans notre aptitude à comprendre la ville pour mieux savoir l'aménager.

Gilles Barbey

1 Einfaches System für einen Bürgersteig, der gegen die Strasse abgegrenzt ist und eine flexible Überdachung (Markisen) aufweist (Abb. aus: «Creating Livable Cities»)