

Les grandes artères dans la cité

Autor(en): **Schwabe, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174339>

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.

Les grandes artères dans la cité

A l'origine, le trafic fut l'élément vital essentiel de mainte localité urbaine. Nombre de nos villes sont nées et se sont développées au point de traversée d'un cours d'eau, en un lieu de débordement favorable entre la terre et l'eau, ou encore dans une vallée où se rejoignent les routes de plusieurs cols alpestres. Aussi longtemps que le volume des transports resta proportionné, dans les centres importants ou modestes, à des rues datant du moyen âge, les carrefours et l'aspect des cités – si l'on fait abstraction de nouvelles constructions baroques et classiques excellemment intégrées – se modifièrent fort peu. Ce n'est qu'au moment de la «rupture» de l'ère industrielle, où les villes grossirent rapidement, où le trafic atteignit en leur centre les extrêmes limites et menaça de les faire sauter, que se produisit le grand bouleversement.

Empiètements dans les vieilles villes

A une croyance en un progrès que rien ne pouvait freiner, furent tout d'abord sacrifiés en de nombreux endroits les murs d'enceinte et les fossés, considérés comme des entraves, en même temps que de nombreuses portes et tours qui conféraient à ces bourgs leur caractère – notamment, à la suite d'une mémorable consultation populaire où la majorité ne fut que de quatre voix, la puissante «Christoffelturm» qui était le symbole de l'ancienne Berne. Un peu plus tard, dans de nombreux centres historiques ou à leur proximité, l'établissement de nouvelles maisons de commerce commença à faire surgir la «city». L'architecte et conservateur des monuments bâlois, M. Fritz Lauber, dans une conférence faite à l'assemblée générale du «Heimatschutz» de Zoug et résumée ensuite dans notre revue (No 1/1971), a remarquablement décrit les phases de cette évolution. «Confiant en l'avenir, disait-il, on espère encore à l'époque de

Page 3: En bordure du centre de Bâle (à droite), que l'on s'efforcera de libérer des voitures, une nouvelle route de ceinture part du quartier de la gare, par le viaduc de Heuwaage. – En bas: En prévision de son prolongement en direction du Rhin, ces arbres ont été récemment sacrifiés à une voie d'accès au nouveau parc à voitures de l'hôpital.







l'historicisme pouvoir réaliser dans les vieilles villes, en élargissant les rues et les places, en procédant graduellement, en traçant de nouvelles artères, en déplaçant les fontaines et en faisant des trottoirs, des améliorations durables de l'écoulement du trafic, dont la croissance est particulièrement forte au cœur des cités. Mais des innovations nourries d'un optimisme aussi aveugle ne sont ni saines ni progressistes : elles apparaissent comme étant les premières et brutales destructions des anciennes structures urbaines.» Et plus loin : «Pour adapter la construction à des besoins toujours croissants, on élabore au second stade de l'industrialisation, qui utilise l'électricité comme énergie, des projets de corrections et d'assainissement pour de nombreux centres historiques. Ces plans, datant principalement des quatre premières décennies de notre siècle, servent aujourd'hui encore, dans certains cas, de lignes directrices – et dévastatrices ! Quant aux mesures projetées, elles s'accordent toutes à ne pas reculer, en tout ou en partie, devant de rudes atteintes, surtout dans le rayon sans cesse croissant de la «city» ou dans les vieux quartiers qui lui sont proches.

Pour un centre urbain sans voitures

On a généralement admis aujourd'hui, ou du moins n'en est-on pas très loin, qu'un trafic individuel et motorisé qui passe la mesure aboutit à la longue à la dégénérescence des vieilles villes. Non seulement il cause de graves dommages par ses émanations de gaz – plus particulièrement en ce qui concerne les édifices historiques ; mais il menace surtout d'étouffer peu à peu la vie économique, et, si cela continue comme jusqu'ici, il sera de moins en moins possible d'utiliser, ou même de revaloriser, l'espace habitable qui subsiste encore. Aussi entend-on de plus en plus fréquemment des appels pour que le centre urbain soit le plus possible délivré de la circulation des automobiles. Ici et là, de premiers pas ont déjà été tentés pour résoudre le problème du trafic. Ils autorisent l'espoir qu'avec le temps, une amélioration pourra être obtenue. Même si l'assainissement ainsi esquissé devait être couronné de succès, il ne remédierait pas, hélas ! à la disparition des édifices et des rues qui a affecté les vieilles villes au cours d'une bonne centaine d'années, et dont on peut rendre responsable une conception du trafic que l'on croyait prospective. Il nous reste à vouer des soins d'autant plus attentifs aux monuments et aux rues que le passé nous a légués et qui existent encore !

Le contournement de la «city»

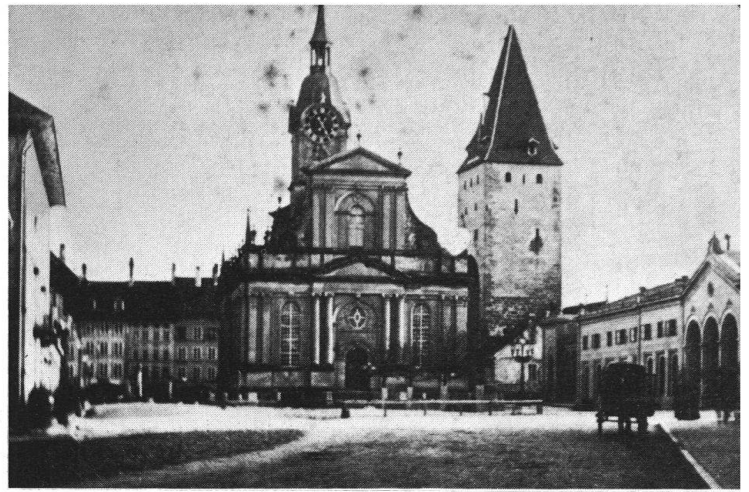
L'éloignement du trafic motorisé d'un centre urbain, d'une «city», va de pair avec la construction de parcs

Les premières atteintes du trafic moderne à l'aspect médiéval de nos cités ont entraîné de pénibles transformations, imputables au XIXe siècle. L'exemple de Soleure et de sa tour de Berne démolie en 1879, c'est-à-dire quelque 500 ans après sa première mention historique, vaut pour des cas semblables dans presque toutes les villes fortifiées de notre pays. Exactement comme aujourd'hui, ces méthodes radicales s'inspiraient souvent beaucoup moins de réelles nécessités que de l'état d'esprit du temps : celui de la grenouille qui, selon le fabuliste, veut se faire aussi grosse que le bœuf.

à voitures; il s'est avéré, précisément dans nos grandes villes suisses, que de telles installations peuvent être placées relativement près d'un quartier ancien, sans altérer sa structure et son esthétique, et sans même qu'elles se remarquent beaucoup.

D'autre part se pose partout la question du contournement de la «city», ce qui implique maint problème, du point de vue esthétique comme en ce qui concerne les quartiers d'habitation. Même une route de ceinture peut naturellement porter atteinte à la substance architecturale, et endommager gravement, sinon détruire, un certain espace urbain. Mais une telle artère, surtout si elle est conçue comme route à grand trafic, peut aussi bouleverser tout un quartier et présenter de gros inconvénients pour les maisons d'habitation, les bâtiments commerciaux, les écoles, etc. Il en est de même des tronçons d'autoroutes qui traversent les zones urbaines. Il serait facile d'en donner des exemples.

Pour ne citer que nos villes les plus importantes, mentionnons, à *Zurich*, le tracé de la Rämistrasse. Son aménagement faciliterait une liaison rapide avec la vallée de la Glatt et Winterthur, mais elle impliquerait de si graves atteintes, notamment dans la zone de verdure au-dessous des hautes écoles et près du «Pfauen», qu'elle représente une lourde responsabilité à prendre.



De haut en bas: La place de la gare de Berne, avec l'église du Saint-Esprit, peu avant la démolition de l'historique «Christoffelturm» (1865). Le palais de verre qui a remplacé aujourd'hui l'ancienne gare serait en soi acceptable du point de vue architectural; mais il a dû gagner de l'espace du côté de la place au point que, vu du Bollwerk, il écrase tout son entourage, y compris l'église. – Le tracé de la route express N 6, venant de Thoune et traversant les quartiers habités de l'est de Berne, a été déterminé il y a plus de dix ans; aujourd'hui, même les autorités municipales reconnaissent que c'est une erreur. – Le «Limmatraum», à Zurich, n'a rien gagné à la démolition de la halle aux viandes – bien au contraire!





Projet d'estacade de 25 m de large et de 6 m de haut, proposé comme solution de circulation, entre le temple de Saint-François et le bâtiment de la poste à Lausanne, par un jury suisse! Un tel aménagement aurait abîmé la place et nui à cette église du XIIIe siècle classée monument historique. La Municipalité a eu la sagesse de refuser une telle solution.

A Genève apparaît une autre face du problème. Du pont du Mont-Blanc élargi part une route qui a l'une des plus intenses circulations de Suisse, en direction de la frontière française par le quartier des Eaux-Vives. Ce quartier a été bien évidemment atteint par cette voie à grand trafic: c'est la rupture d'une unité urbaine, le déracinement de ses habitants.

A Bâle, on construit présentement une route de ceinture qui, sur de longs tronçons, suit le tracé des anciens fossés de la ville, et, près de la gare CFF, assure un accès direct à l'autoroute N 2. Des deux côtés de la vallée du Birsig, qu'enjambe le viaduc de Heuwaage, d'anciennes fortifications avaient été conservées; elles ont été en grande partie sacrifiées à la nouvelle route, en même temps que de ravissants parcs. La partie manquante de cette ceinture, du Spalentor au Rhin, qui passerait tout près de l'hôpital cantonal et de l'hôpital des femmes, sera-t-elle construite? Les citoyens doivent encore en décider. Ils ont d'ailleurs approuvé depuis longtemps la route d'accès à un nouveau parc à voitures pour l'hôpital; et cette route a donné lieu à l'abattage d'un grand nombre d'arbres le long de la route de ceinture projetée.

A Berne, une «ceinture de quartier» pose aussi des problèmes. En attendant que la route express N 6, bientôt ouverte en direction de l'Oberland, détourne de ce quartier de la Laubeggstrasse une bonne partie du trafic, les citoyens ont récemment refusé la construction de cette ceinture près du «Rosengarten»; mais ils ont accepté, d'autre part, la proposition des autorités de renoncer à un élargissement, décidé depuis longtemps, dans le quartier du Kirchenfeld. – Mais vraiment absurde apparaît par ses conséquences, et comme exemple typique de ce qu'il ne faudrait pas faire, la construction de cette route express N 6, à distance très réduite des habitations de l'est de la ville. Des gens avisés avaient prévu depuis longtemps que les choses en arriveraient là, et il faut bien se demander pourquoi ce «chef-d'œuvre» de planification, dont les autorités municipales voient fort bien aujourd'hui les inconvénients, n'a pas été remplacé à l'époque, c'est-à-dire il y a plus de dix ans, par une meilleure variante. *E. Schwabe*

La route nationale 5 en territoire neuchâtelais

En territoire neuchâtelais, le tracé de la route nationale 5, «parallèle» jurassienne de la N 1 à partir d'Yverdon, est à l'état de projet sur certains tronçons, et en cours d'exécution sur d'autres. Les atteintes au paysage et aux sites sont (ou seront) considérables. Nous allons parcourir ce tracé d'ouest en est.

La Béroche

La N 5 étant passée de 3e en 2e catégorie (par arrêté fédéral de février 1972) jusqu'à la frontière bernoise, un projet d'autoroute doublant l'artère existante et évitant les villages a été mis au point par l'Etat et sera sans doute accepté par l'autorité fédérale. Deux longs viaducs franchiront les vallons derrière Vaumarcus et St-Aubin. Au nord et tout près du château de Gorgier, la route passera en tranchée; s'incurvant alors vers le lac, elle franchira la voie CFF sur un pont de plusieurs centaines de mètres, au sud de Bevaix, où se trouvera un échangeur.

Tout sera fait pour harmoniser le mieux possible ce tracé aux lignes du paysage. Mais le grondement des véhicules compromettra irrémédiablement la tranquillité de cette admirable région qu'est la Béroche.

Colombier

Les superbes allées à la française de Colombier, dont les arbres ont été plantés au milieu du XVIIe siècle sur l'ordre du prince Henri II d'Orléans-Longueville, et qui descendent du château au lac, sont coupées dans leur partie inférieure par l'autoroute en construction. On la verra, dans leur perspective, les enjambrer à une dizaine de mètres de hauteur sur des piliers.

Auvernier

La baie d'Auvernier, à la courbe élégante, a vécu, peu à peu comblée par des remblayages. Il est prévu d'y planter de la verdure, et de reporter le port plus au large. Ici, la transformation des lieux se double d'une catastrophe archéologique. Il est vrai que, là comme ailleurs, le Service archéologique des routes nationales a favorisé, avec le soutien éclairé de l'Etat et moyens financiers à l'appui, recherches et décou-