

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 76 (1981)
Heft: 2-fr

Artikel: Notre but : des villes pour vivre [dossier]
Autor: Huber, Benedikt / Schmidt, Christian / Baertschi, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174925>

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: 30.06.2025

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

Notre but: des villes pour vivre

Le Conseil de l'Europe, durant cette dernière décennie, a pris trois initiatives en matière de protection de l'environnement: 1970 a été l'année de la nature, 1975 celle du patrimoine architectural, et nous voici dans l'année de la renaissance de la cité. Les 21 Etats membres du Conseil se sont donc donné pour but d'engager un processus de rénovation à l'enseigne «Des villes pour vivre». Et cela dans toute l'Europe.

Les villes suisses sont certes dans une situation relativement favorable par rapport à d'autres grands centres où vivent des millions d'hommes, mais ce cas doit justement nous montrer les limites à ne pas atteindre, car nous ne disposons que d'espaces fort restreints. Les années de haute conjoncture, après la Seconde Guerre mondiale, nous ont valu bien des progrès, notamment en ce qui concerne le niveau de vie. Mais le prix dont il a fallu les payer est porté au débit de notre environnement naturel. La qualité de la vie a baissé, notamment dans les villes. Ici encore, il y a certes eu des progrès: zones piétonnes dans les centres urbains, restauration d'édifices historiques. Mais le fait que, depuis 1960, plus de 120 000 habitants ont quitté les cinq grandes villes suisses, a de quoi faire dresser l'oreille. Cela correspond à la population de Lausanne. Les familles avec enfants sont parties en banlieue. Sont restés les jeunes gens isolés et les personnes âgées. Et les villages périphériques, naguère idylliques, sont devenus à leur tour banlieusards, avec des maisons-tours...

Les centres urbains (*cities*) n'abritent plus guère que des bureaux et des commerces hautement spécialisés, car le prix du sol y est exorbitant pour l'habitation. Le soir, ces centres sont comme morts. De nombreux quartiers ont un besoin urgent de rénovation, les logements sont décrépits, le cadre de vie (rues, cours, places de jeu, bistros) est négligé. Le trafic pendulaire, toujours plus important, ajoute encore aux nuisances. Aussi le Conseil fédéral a-t-il décidé la participation de la Suisse à la campagne européenne de rénovation urbaine. Lors d'une conférence de presse à Berne, le président de la Confédération a donné l'avertissement suivant: «La rénovation urbaine ne doit pas être un cosmétique. Même si nous sommes heureux que des rues et des places soient rénovées et que le trafic soit détourné des centres, ces améliorations ponctuelles ne suffisent pas pour freiner l'exode. Les causes du problème sont plus profondes. Nous sommes tenus de réfléchir sur l'âme même de la cité, et surtout sur ses besoins et ses relations internes, et avoir le courage d'en tirer les conclusions nécessaires. La ville, dans sa diversité, doit être rendue au citoyen, et un juste équilibre des intérêts, concernant les immeubles, doit être trouvé. Mais tout cela ne doit pas remettre en question le fait que la ville est responsable d'elle-même. Ce sont ses habitants qui aménagent leur cadre de vie le plus étroit. La rénovation urbaine est une tâche de chacun, des individus, des associations politiques et à but idéal, de l'économie, des propriétaires fonciers, comme des autorités et de l'administration.»

Le comité national suisse constitué par le Conseil fédéral sous la présidence de M. Urs Widmer, de Winterthur, s'est fixé pour but de faire connaître dans notre pays par une exposition, des colloques et des concours, les cinq objectifs du Conseil de l'Europe:

- Amélioration qualitative de l'environnement urbain: lutte contre le bruit et la pollution, aménagement de parcs et espaces verts;
- Amélioration des conditions d'habitation: encouragement des rénovations d'immeubles anciens, équilibrage de la structure sociale, c'est-à-dire davantage d'espace habitable pour les familles avec enfants;
- Développement des activités sociales, culturelles et économiques;
- Développement du sens communautaire et encouragement d'une prise de conscience de ses responsabilités par la population; en particulier, comportement envers les enfants, les personnes âgées et les handicapés;
- Mise en relief du rôle des autorités locales.

Les problèmes d'urbanisme sont depuis des millénaires une tâche fascinante. Nous sommes appelés aujourd'hui à nous colleter avec les problèmes des villes suisses, afin de laisser à nos enfants un héritage urbain dont nous puissions être fiers.

Erwin Bischof, secrétaire du comité national suisse pour la campagne européenne pour la renaissance de la cité

Le citoyen doit participer

La ville, problème d'un mode de vie

L'amélioration de la qualité de la vie et de l'habitat est certainement une condition essentielle du maintien de la population dans sa ville, aussi bien que la mise à disposition des espaces habitables appropriés. Mais tout cela restera sans effet si l'on ne parvient pas à faire de la vie urbaine une forme d'existence particulièrement intense et attachante, qui soit un lien et donne ainsi aux intéressés la conviction que la ville est un cadre de vie qui convient à l'homme.

Les *lamentations à propos des villes* sont un thème très en faveur aujourd'hui. On redoute leur déclin, on déplore leur dégradation. On dénonce l'emprise du trafic, la baisse démographique comparée à une émigration, et l'on craint pour leur potentiel économique. Comme s'il fallait renforcer chez les citadins et leurs planificateurs l'impression que la ville est un problème et que son *existence même* est menacée... Or, de même que la jeunesse ou l'âge ne sont pas en soi des problèmes, mais des états naturels qui en posent quelques-uns, la ville n'est pas non plus un problème en soi, mais un mode de vie qui, s'il peut poser des problèmes, peut aussi les maîtriser. Actuellement, la vie urbaine est très menacée précisément parce qu'on annonce son déclin, ce qui influe négativement sur la relation essentielle du citadin avec sa cité. Il serait beaucoup plus indiqué de relever les *aspects positifs* de la ville d'aujourd'hui, avec toutes les possibilités qu'elle offre, que de se laisser impressionner par les difficultés et de s'abandonner à la résignation.

Une façon de vivre

L'histoire des cultures nous a appris à considérer la ville et ses formes successives comme l'*image d'une société et d'une façon de vivre*. Mais il y a plus important: c'est le fait que la ville, à toutes les époques y compris la nôtre, implique et rend possible une certaine forme d'existence. La vie urbaine se différencie par des traits essentiels de la vie à la campagne ou à la montagne; toute l'histoire des cités le montre, de Babylone à New-York et de Rome à Brasilia. Le citadin donne sa marque à son environnement, et celui-ci le lui rend bien. On peut concevoir la vie urbaine comme un mélange de personnes, d'usages et de fonctions d'une grande densité dans un espace limité, ou, d'après Mitscherlich, comme un lien, une *prise de responsabilité du citoyen* à l'égard de sa communauté. Elle se caractérise toujours par l'intensité des relations, celle des hommes entre eux et celles des hommes

avec les lieux. Les fonctions et l'importance économiques de la ville sont un effet, et non la cause, de ces relations. Une conception purement économique du phénomène urbain serait trop unilatérale. Si l'on redoute le déclin de la cité et qu'on s'efforce de la rénover, il faut en priorité s'occuper d'elle en tant que *mode de vie*. Il faudrait alors chercher si celui-ci, en tant que variante de la vie en commun, n'est plus approprié à l'homme d'aujourd'hui, ou est menacé par l'évolution technique. La diminution de population, la fuite à l'extérieur et l'exode vers les maisons familiales dans la verdure, devraient alors être interprétés comme un «non» à la ville, un refus de la vie citadine par ses habitants actuels. Et il faudrait chercher la raison du caractère inhospitalier de nos villes dans le *refus*, par les citoyens, de la prise de responsabilité envers leur cité.

Si nous considérons la ville comme un mode de vie essentiel pour nous, il faut examiner si et comment il est menacé, et quelles sont les conditions à remplir pour rendre à ce mode de vie particulier un caractère humain.

Le «climat» urbain

Les conditions climatiques sont très importantes pour la vie humaine. C'est vrai non seulement pour les conditions météorologiques, mais plus encore pour le *climat moral*. Le propre de la ville étant, comme on vient de le voir, la densité des relations, il s'agit des relations humaines, culturelles, économiques, des relations avec les lieux et même avec le trafic. Il est vraisemblable que le climat moral de la ville tient avant tout à l'espèce et à l'importance de certaines de ces relations. Si les relations économiques et techniques dominent, les rapports humains en souffrent; l'ambiance devient à la fois énervante et glacée, et la jeunesse y est particulièrement sensible. La réaction du citoyen, dans un tel cas, se révèle en ce qu'il délaisse ses responsabilités envers la cité, fuit à la campagne, ou proteste

d'une autre façon contre la *détérioration du climat*. Une ville où l'accroissement du chiffre d'affaires devient plus important que celui de sa population, et où les façades sont à l'image des investissements plus que des habitants, montre que la diversité et la densité des relations menacent de céder le pas à la «monofonction». Ces considérations ne s'inspirent d'aucune hostilité envers l'économie, qui est un élément important du réseau des relations urbaines; mais les réactions des habitants font sentir qu'un déséquilibre a surgi. Toute entreprise commerciale veille aujourd'hui à créer un «climat favorable»: à combien plus forte raison une ville entière devrait en faire autant!

Les limites urbaines

Un des traits essentiels de la vie urbaine est qu'elle se distingue et marque ses limites par rapport à un environnement différent. Les limites de la ville ont toujours eu dans le passé une importance juridique, économique, mais aussi morale. Contrairement au caractère illimité du paysage, la ville a dès l'origine défini et divisé son territoire, en lui attribuant des fonctions diverses. Ces limites, aujourd'hui,

d'aujourd'hui, qu'il s'agisse de grandes ou de petites cités, ont en général disparu et fait place à une *zone de transition, de caractère indéterminé*, entre ville et campagne. Il en va de même des limites internes et de la répartition fonctionnelle des quartiers. Or, si la ville est conçue comme un mode de vie, il est capital que ses formes et ses contours restent bien visibles. Au siècle dernier, on a abattu murailles et portes, en signe extérieur et intérieur de libération. Aujourd'hui, il s'agit de protéger la ville contre toute espèce de nuisances nouvelles. Cela ne se fera pas en relevant les portes et les murs, mais en traçant des limites et des valeurs-limites. Si elles sont bien marquées, si la périphérie de la ville et la répartition de ses quartiers redeviennent manifestes et reconnaissables, cela peut être de grande importance pour la vie de la cité comme pour la relation du citoyen avec elle – pour l'identité et pour l'identification.

La continuité urbaine

La construction urbaine de la première moitié de notre siècle a été marquée par l'idée qu'une ville nouvelle, ou un quartier neuf, ont cet avantage

Le changement perpétuel fait partie de la vie urbaine et a toujours marqué son histoire. Ce processus est négatif quand ce changement est abrupt et de grande ampleur, et fait bon marché du besoin humain de continuité (photo Comet).





qu'on peut y satisfaire au mieux, grâce à de nouvelles conceptions, les besoins et les vœux des habitants d'aujourd'hui. Dans la seconde moitié du siècle, on a dû constater que les nouveaux quartiers et la rénovation des villes, avec toutes leurs qualités techniques et de planification, n'apportaient pas ce qu'on en avait espéré. A cause ou en dépit du processus engagé, les quartiers nouveaux rompent avec l'histoire, et par là avec la *continuité*. L'importance renouvelée qu'on accorde maintenant à l'héritage historique urbain, parmi les architectes et les habitants, montre que cette continuité correspond apparemment à un besoin profond de la vie urbaine. Quand elle est rompue par de trop grands et trop rapides changements de population, par une croissance économique accélérée, par des démolitions, le sentiment de *sécurité et de bien-être* du citoyen, sa relation avec son cadre de vie, en pâtit. Un changement permanent, une modification des usages, de la structure sociale, des centres de gravité, font certes partie aussi de la vie urbaine et ont toujours jalonné l'histoire des villes; conserver et rénover sont les deux faces d'une même évolution. Mais les ruptures brutales et les bouleversements de grande ampleur ne sont que difficilement supportables pour l'organisme qu'est une ville, parce qu'alors *la façon de vivre elle-même est touchée*. Inversement, l'immobilisme à un certain stade d'évolution serait contraire à la vie. La continuité dans le changement implique aussi bien la conservation de la substance architecturale et de la structure que la modification et le renouvellement, en tant que contribution du présent.

Foi en la ville

Si l'on cherche actuellement les raisons de l'*exode à la campagne*, on constate que le manque de logements n'est pas la seule. Tout aussi fort est l'espoir d'un climat plus sain, d'un meilleur cadre pour les

La fuite hors de ville est souvent motivée par une conception négative des valeurs urbaines et une idéalisation de la vie à la campagne. Ces images déformantes, à la longue, peuvent aboutir à une grave crise de société (photo Schmidt).

enfants et d'une plus nette séparation entre le milieu professionnel et celui du domicile. Cela n'est guère rationnel, et vient plutôt d'une appréciation émotionnellement négative de la ville et d'une idéalisation de la vie à la campagne. Même si la diminution de la population citadine provient en partie de l'augmentation de la surface habitable par personne, les motifs émotionnels que nous venons d'évoquer ont beaucoup plus de poids dans la décision de s'en aller. Si la ville n'est plus considérée par l'habitant que comme un lieu de travail avantageux et un point de ravitaillement, et non plus comme un lieu de domicile appréciable, alors la valeur de la ville, l'importance de la vie urbaine, sont déjà bien compromises. La vie en maison familiale dans l'espace vert d'une banlieue ne peut que distendre les relations entre les hommes et leur environnement, et peut conduire, à longue échéance, à une crise de société. Aussi faut-il sans cesse faire savoir et prendre conscience que la coupure entre le lieu de travail et le domicile conduit fatalement à une *perte d'identité de la cité et du citoyen*. Habiter une ville implique aussi une vie pour la ville elle-même, et représente un devoir social et politique. Si nous considérons ce devoir, et la prise de responsabilité, comme des éléments essentiels de la vie urbaine, nous devons nous préoccuper aussi des possibilités correspondantes de *participation*. La participation du citoyen à l'évolution de son cadre de vie, aux décisions concernant le plan de son quartier, aux programmes de rénovation de son immeuble, n'est pas un «gadget» démocratique, mais une condition primordiale de la vie citadine.

Prof. Benedikt Huber

Les citadins et leur ville:

Retour à un vrai cadre de vie?

Trop de circulation et de bruit, pas assez de verdure, manque d'espace habitable, places de jeu stéréotypées – bref, inexistance d'un véritable cadre de vie: ainsi parlent les citadins. Ils ne s'adaptent plus à leur ville, à leur chez-soi. Mais que font-ils pour surmonter leur mauvaise humeur? Le thème de la rénovation urbaine a-t-il de l'avenir? Les autorités font-elles quelque chose dans cette direction? – Voici un aperçu de ce qui se passe dans huit villes suisses.

La Suisse compte un peu plus de 6 300 000 habitants, dont plus de la moitié vivent dans les villes et leur périphérie. Pourtant ce chiffre a été plus élevé: depuis des années, on annonce sans cesse des diminutions de population. Ils s'en vont, les citadins; en banlieue ou dans la vraie campagne. Mais, sur les 3 600 000 qui restent, il semble que malgré les problèmes qui les gênent, seule une petite partie d'entre eux, et qui va diminuant, semble s'intéresser à l'aménagement de leur ville. A *Zurich* par exemple, où la population – indépendamment des mouvements de jeunes et de leur conception particulière de la «rénovation urbaine» – s'est organisée assez fortement, on ne peut guère réunir plus d'un demi pour cent des habitants pour un travail actif dans les groupements de quartiers. Et les autres? La majorité? La puissante majorité silencieuse? Est-elle résignée? Il le semble. Certes chaque citoyen, interpellé personnellement, a quelque chose à redire au sujet de son domicile: plainte usuelle et justifiée à propos du bruit, du manque d'espaces verts et des rénovations trop luxueuses d'immeubles anciens. Pourtant il laisse aller. Parce qu'il travaille toute la journée et n'a pas le temps de s'occuper de son environnement; parce que le soir il est fatigué, et qu'en fin de semaine il court se mettre au vert. Tout reste donc en l'état. On se résigne. L'accoutumance est le meilleur moyen d'oublier. Et l'on ne s'étonne pas non plus, dans ces conditions, qu'en *pays romand* aussi 86% des habitants des grandes villes se déclarent «satisfaits» de leur cadre de vie.

Luxe antisocial

«La rénovation urbaine nous concerne tous. Cela nous concerne tous que les plus beaux édifices soient barbouillés», a déclaré le président de la Confédération lors de sa conférence de presse concernant la rénovation urbaine. «Les villes doivent redevenir humaines.» Mais cela implique un

processus de renouvellement complet. Les villes suisses ont d'ailleurs fait de gros efforts déjà, ces dernières dix ou quinze années, pour redevenir plus habitables. M. Furgler: «Cela fait plaisir de voir avec quel soin on conserve et restaure ce que les générations précédentes ont édifié, avec un sens remarquable de la mesure et de l'agrément.»

La conservation et la restauration bien conçues ne font du reste pas plaisir à tout le monde: la transformation et la modernisation des anciens immeubles dans les centres historiques est un problème bien connu. Ces centres deviennent de plus en plus le lieu de travail et de domicile des riches. Ce processus – avant tout dans les grandes villes – est déjà très avancé. Les petites villes, elles, profitent de l'expérience des grandes et cherchent à empêcher la même évolution. Donnons la parole au planiste de Thoun *Robert Bernasconi*: «Les perspectives sont bonnes en matière de rénovations, car on a pris assez tôt les mesures juridiques appropriées. Ainsi notre tâche n'était-elle pas de réagir en catastrophe, mais d'agir préventivement.» M. *Christoph Müller*, architecte et membre de la commission de planification et de protection des sites, insiste sur le fait qu'à Thoun les petits magasins doivent céder la place à cause de la hausse des prix du sol, et que la rénovation d'immeubles anciens a une influence défavorable sur le mélange des classes sociales: «Mais cela reste, dit-il, dans des limites acceptables.» La rénovation urbaine, actuellement à Thoun, est abordée sous la forme d'un concours de projets (un des plus importants de Suisse): une vaste zone doit être «totalement nouvelle» et conçue comme «extension du centre». La démolition d'immeubles existants, aux yeux de M. Müller, se justifie, car ils datent du début du XX^e siècle et ne sont pas en harmonie avec les immeubles anciens. «Beaucoup de vieux arbres sont très menacés par le projet», ce qui signifie en clair qu'ils seront très probablement abattus.

Efficacité du travail de quartier

Arbres et espaces verts dans la grande ville: qu'en est-il à Bâle? – Bâle, la ville des plus forts exodes. Depuis 1970, la population a diminué de 14%. «Parce que les espaces verts et de délassement, déclare M. *Jürg Vomstein*, de l'Office cantonal de planification, nous manquent, il nous est difficile de contrer la fuite des citadins et d'intervenir pour la rénovation urbaine. Les rues sont étroites, et il y a peu d'espaces libres alentour. On lutte vigoureusement aujourd'hui pour ces surfaces, alors qu'avant on sacrifiait tout au trafic. Nous sommes parvenus, ici et là, à récupérer de la place pour les piétons, les cycles, voire pour la détente.» Les autorités sont fortement soutenues par les politiciens: le besoin de verdure est ressenti comme important et général. «Le Grand Conseil est très ouvert et donne la bonne direction.» La promotion des espaces verts contredit d'ailleurs, en un sens, les efforts visant à freiner l'exode: car pour mettre à la disposition des citadins suffisamment d'espace habitable, il a aussi fallu sacrifier des espaces verts à la construction. Et le manque de logements à Bâle ressort d'une étude sur les départs d'habitants: 60% d'entre eux ont donné comme raison le manque de logis appropriés.

Un actif travail de quartier peut cependant freiner l'exode: c'est ce que pense non seulement M. Vomstein, mais aussi l'architecte bâlois *Ruedi Bachmann*, promoteur de la coopérative «Cohabitat»: «Alors que de 1970 à 1973 notre quartier a perdu 42% de ses habitants, la situation s'est aujourd'hui stabilisée. Maintenant, il y a plus de gens désireux de venir que de partir. Par la coopérative d'habitation et la rénovation de trois maisons, on est parvenu à redonner vie au quartier. Notre exemple, si les autorités sont disposées à tenter l'expérience, pourrait faire école dans d'autres quartiers de Bâle.» L'Office de planification se félicite de sa collaboration avec les groupements de quartier, et la planification à laquelle on associe la population, en tant qu'instrument de rénovation urbaine, est appréciée: «Nous avons déjà obtenu de cette façon des résultats. Avant tout, les relations s'améliorent entre autorités et population. Les gens commencent en outre à s'identifier avec leur quartier: c'est leur chez-soi.»

Genève: «Reproches infondés»

Les autorités et hommes politiques appliqués à la rénovation urbaine ne s'en tirent pas partout aussi bien qu'à Bâle. C'est ainsi qu'à Genève, M. *Walter Nossek*, chef de la division d'architecture paysagère et d'environnement du centre horticole de Lul-

lier GE, prononce un net verdict: «Les autorités genevoises ne font quasi rien en matière de planification des espaces verts. Et aussi longtemps que la population ne ressentira pas cette planification comme un besoin, elles continueront à ne rien faire. Tout cela est déplorable. A Genève, on devrait protéger beaucoup plus d'édifices historiques, mais pas seulement eux: il en est de même pour les espaces libres qui les entourent.»

Les reproches de M. Nossek sont jugés sans fondement par M. *Jean Brülhart*, chef de l'Office de l'aménagement et des constructions neuves de la Ville de Genève: «Les autorités genevoises ne sont pas inactives en matière de rénovation urbaine. Et cela, bien qu'on puisse dire aujourd'hui déjà que Genève est une ville très agréable et humaine. C'est ainsi que nous avons les plus vastes parcs de toutes les villes suisses. Et la Ville projette l'achat de terrain urbain supplémentaire pour y aménager de nouvelles surfaces vertes. Nous avons aussi en projet une série de rues résidentielles, de pistes réservées pour cycles et de zones piétonnes.» Le sujet de la rénovation urbaine est de nouveau actuel maintenant au quartier des Grottes: les autorités ont fait élaborer un nouveau projet de rénovation pour les immeubles communaux (qui font 75% de toutes les maisons). En comparaison d'un projet précédent, qui prévoyait des démolitions beaucoup plus nombreuses, cela sera beaucoup moins «agressif», estime M. Brülhart. «Nous nous heurtons pourtant à la résistance d'une partie des habitants du quartier.»

Politiciens retardataires

Quelle est la politique du logement de la Ville de Berne? Qu'y entend-on par le mot inquiétant de «Sanierung»? Réponse de M. *Emanuel Fivian*, de l'Office des constructions: «Pour la restauration des immeubles communaux, nous avons diverses conceptions – des simples travaux d'entretien à la transformation complète. Nous nous en tenons cependant au juste milieu. Nous nous abstenons, en fait, de transformations complètes, et il y a longtemps que nous ne démolissons plus rien. Dans le cadre d'un projet d'ensemble, nous avons rénové 122 appartements. Les loyers ont dû être augmentés de 100%, mais celui d'un logement de 4 pièces reste encore au-dessous de 600 francs. En comparaison des propriétaires privés, la Ville peut offrir des logis plus avantageux.» C'est parce que les propriétaires privés procèdent effectivement à des restaurations souvent peu sociales qu'a été fondé à Berne le Comité hors partis pour la sauvegarde du quartier d'habitation Berne-Nord: «Nous voulons,



Ci-dessus: au lieu de démolir complètement l'intérieur du «Klingenhof», à Zurich, on en a laissé une partie en ruine où les enfants du quartier font des jeux passionnants. Ci-dessous: la rénovation urbaine n'exige pas seulement une amélioration des conditions de trafic, d'habitation et des espaces verts; elle concerne aussi les relations humaines. Les manifestations dans la rue – ici un théâtre en plein air – sont des éléments qui animent la vie quotidienne (photo ORL-Institut du Poly).



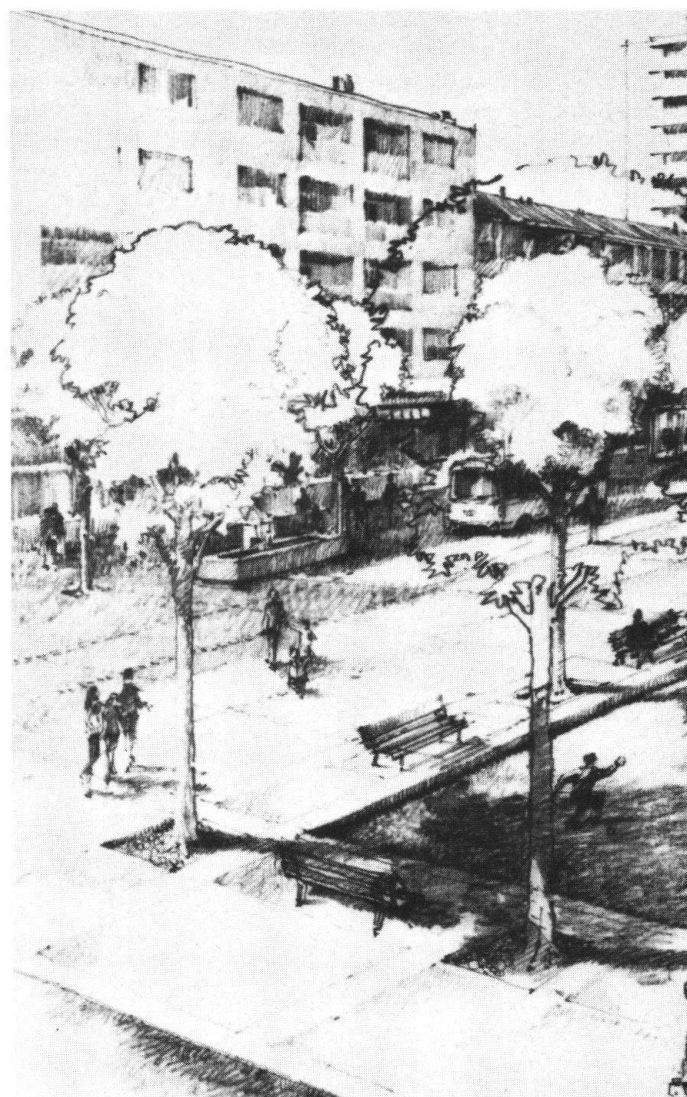
déclare M. *Hansjörg Wenger*, membre de ce comité, défendre la qualité de la vie et la substance architecturale (avec ses grands appartements et ses avant-cours) contre la tendance aux rénovations luxueuses ou les lotissements à fort taux d'utilisation.» C'est ainsi que le comité exige une interprétation rigoureuse des lois en vigueur sur la construction et la conservation des espaces habitables. Ces textes légaux, en principe, sont bons, estime M^{me} Leni Robert, membre du Grand Conseil et fondatrice de l'action «*Bern bleibt grün*». Mais en fait, les taux d'utilisation sont trop hauts dans les quartiers neufs. Si des projets de rénovation urbaine conformes aux perspectives d'avenir n'ont pas encore pu être réalisés, estime M^{me} Robert, on le doit non pas «aux hauts fonctionnaires bernois, très ouverts», mais aux politiciens retardataires. «On réalise pourtant aujourd'hui ce qui, il y a deux ans encore, paraissait utopique.»

Villes sans familles?

En ce qui concerne l'évolution de l'habitat à *Zurich*, l'Office de statistique de la Ville a communiqué qu'en 1980, un total de 1473 logements avaient été construits. Cela fait 14% de plus que l'année précédente. On a démoli 280 logements, et 131 ont changé de destination. Ces chiffres sont plus favorables que les précédents. Des transformations ont permis de récupérer 120 logements. Ces chiffres certainement positifs doivent être accueillis avec une certaine prudence, car les taux d'augmentation concernent une proportion importante de petits appartements – donc impropres à loger des familles. Interrogé sur cette évolution, l'Office de statistique déclare qu'à Zurich le nombre augmente de jeunes et vieux célibataires qui cherchent à se loger, alors qu'il y a de plus en plus de familles qui se retirent en banlieue ou à la campagne: «Elles y trouvent plus de place et de liberté.»

Ennemi n° 1: le trafic

Comme cause essentielle du caractère inhospitalier des villes et de la fuite au-dehors, on invoque toujours le trafic. C'est lui que fuient beaucoup de citadins; mais ce sont justement eux qui, par leur trafic dit pendulaire, le font s'amplifier. On s'accoutume cependant aux embouteillages: c'est un élément de la vie quotidienne, c'est «la réalité». Et lorsqu'on procède ici ou là à ce qu'on appelle des assainissements du trafic, cela stimule plus encore le trafic privé. L'*Association suisse des transports (AST)* s'est particulièrement vouée à l'«apaisement du trafic». Son but est de remédier à une politique du trafic «tordue», c'est-à-dire unilatéralement favorable à la voiture. Le président de la section





AST de Lausanne, M. Olivier Burkhalter, pense que «les autorités pourraient faire beaucoup plus pour la planification du trafic à Lausanne. Elles sont trop lentes. Pour lutter contre la circulation – et la moindre qualité de la vie qui en résulte – l'AST travaille à l'aménagement de la première rue résidentielle du canton. Cela, après qu'une pétition en ce sens a traîné une année dans les tiroirs officiels. Notre principal but est de faire à nouveau du centre-ville, aujourd'hui centre de trafic, un véritable cadre de vie. Nous avons plusieurs hommes politiques dans notre association qui nous aident à atteindre notre but.»

Pour ce qui concerne le *Vieux-Fribourg*, le porte-parole de la section locale AST, M. Norbert Allenspach, déclare que le trafic pose un problème du seul fait de la topographie: «Il y a cependant des choses qui auraient pu être résolues différemment. C'est ainsi que la place de la Gare, depuis son nouvel aménagement, est devenue une véritable autoroute. Et la ville entière n'est plus qu'un parc à voitures. L'AST veut un centre-ville libéré de la circulation; les possibilités de parcage doivent dès lors être créées à la périphérie. Et de cela, les transports publics profiteraient aussi.» Pour M. Pierre Kaeser, Municipal à Fribourg, la place de la Gare est devenue une «zone piétonne». Et il n'y a presque pas eu d'opposition contre le projet de réaménagement. Pour l'apaisement du trafic en ville, on a élaboré un vaste projet qui, grâce à un nouveau pont sur la Sarine, soulagera la cité du trafic de transit. Et cela rendra possible une grande zone piétonne. «Quant aux parcs de stationnement en périphérie, souvent réclamés, je peux seulement vous dire que la population, avec sa mentalité actuelle, n'y est pas prête: elle veut toujours accéder en voiture le plus près possible du but, c'est-à-dire en plein centre.»

Plus de places de jeu – ghettos

Les rues résidentielles sont aussi une préoccupation de *Pro Juventute*. Et elle y aide non seulement sur le plan financier, mais aussi par un travail concret en collaboration avec les résidents. Elle entend par-là «aider ceux qui s'aident eux-mêmes», comme dit M. Tobias Brügger, de la division des loisirs. D'une façon générale, le travail de quartier tend à un aménagement plus personnalisé du cadre de vie, à une réduction des structures

La place de La Sallaz, à Lausanne, aujourd'hui et demain: une nouvelle rue permettra de transformer cette place en une zone piétonne; le projet prévoit aussi la création de nouveaux logements et magasins, ainsi qu'un parc à voitures couvert (photo de l'Office communal des constructions).

anonymes et centralisées, à la constitution d'une «Communauté villageoise dans un cadre moderne». Concernant les places de jeu pour enfants, *Pro Juventute* travaille à l'aménagement d'ensemble des espaces entourant les maisons: «Nous ne voulons plus de ces places de jeu qui sont comme des ghettos.» M. *Paul Wakl*, de l'Association des parents de Zurich 2, considère que l'aménagement de places de jeu a bien été prévu au niveau de la planification, mais que des projets concrets, avec des conceptions nouvelles, se sont heurtés à de la résistance sur le plan politique: «Trop de politiciens s'accrochent encore aux conceptions anciennes et traditionnelles, et ne laissent guère de chances aux possibilités d'épanouissement.» Voilà qui concerne très directement les troubles provoqués par la jeunesse de Zurich.

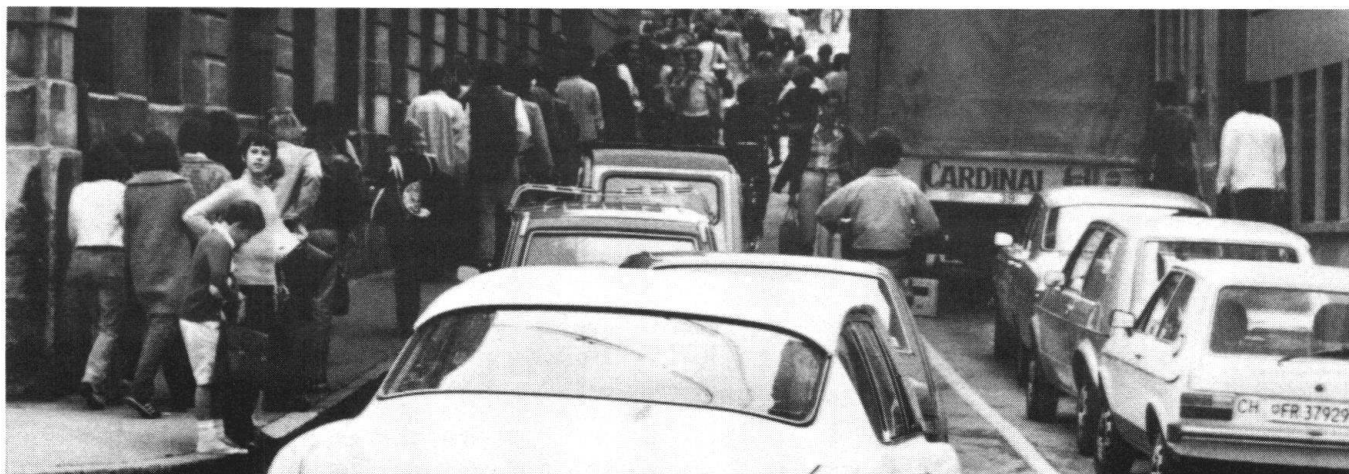
Rénovation urbaine et mouvements de jeunes

Le refus de s'adapter aux formes de vie, aux idées régnantes et à l'évolution de l'environnement conformes aux conceptions des aînés, a provoqué à Zurich, mais aussi à Berne, Bâle et Lausanne, les échauffourées qu'on sait. On ne saurait rejeter l'idée que cette fièvre est aussi en rapport avec le besoin de la jeunesse d'une ville plus à la taille de l'homme. Mais ce besoin ne peut se satisfaire d'un travail de façade; les manifestants exigent plus: un vrai cadre de vie, des espaces verts, un habitat favorable. Ce qui correspond aux buts de la campagne pour la rénovation urbaine. Mais ils crient plus fort que d'autres, et ils recourent à la violence. M. *Rolf Bauert*, travailleur social et collaborateur du Centre autonome de jeunesse pendant sa période d'exploitation, estime que la lutte pour ce centre n'était pas seulement motivée par le besoin d'un

lieu de rencontre autonome, mais tout autant par l'espoir des jeunes de trouver là un cadre de vie approprié, un chez-soi. «La rénovation urbaine, pour moi, signifie par conséquent que Zurich rouvre ce centre.» M^{me} *Emilie Lieberherr*, Municipale et chef de l'Office social, ne voit pas la cause des troubles en premier lieu dans le manque de points de rencontre, mais dans la situation générale de la ville: «Je ne suis pas opposée à des maisons de jeunesse avec autogestion; cependant, c'est l'environnement dans son ensemble qui doit être impliqué dans la rénovation urbaine. Par exemple, si l'on préserve la substance architecturale qui en vaut la peine, et qu'on crée une structure favorable à la communication, on aura fait déjà beaucoup, à mes yeux, pour la rénovation urbaine.»

Les manifestations de jeunes seraient ainsi le signe évident d'une baisse de la qualité de vie? Qu'en est-il à ce sujet dans une petite ville? Prenons *Wil*, modeste localité de 16000 âmes du canton de St-Gall. M. *Paul Holenstein*, travailleur social, est d'avis que là les problèmes ne sont pas fondamentalement autres qu'ailleurs. Mais on ne voit pas de symptômes de manifestations comme à Zurich. «Je ne suis cependant pas certain que tout restera calme à l'avenir. Car les problèmes de grandes villes nous arrivent aussi, avec un certain retard. Et je ne suis pas sûr non plus que les besoins de la jeunesse de Wil, malgré l'esprit ouvert des autorités, seront satisfaits à longue échéance.» Les autorités sont considérées comme compréhensives parce qu'elles ont aménagé un centre de loisirs pour les jeunes et se vouent à la construction d'un centre sportif. «Nous avons fait cela avant que ça bouge à Zurich. Et je crois pouvoir dire que c'est une réussite», déclare le Municipal et instituteur *Marcel Berlinger*. «Mais nous n'entendons pas en rester là; nous voulons aller de l'avant.» *Christian Schmidt*

La pression du trafic automobile est forte dans le Vieux-Fribourg. Les mesures qui le soulageraient, comme dans d'autres villes suisses, en sont encore ici à la phase de planification (photo Bosshard).



Vers une loi de protection à Genève

Chance pour l'architecture du XIX^e siècle

Le 13 février 1980, le député Denis Blondel déposait au Grand Conseil un projet de loi visant à protéger l'unité des ensembles architecturaux genevois construits avant 1920. Cette proposition intervenait six mois après un autre projet de loi (députés Brobet et Longet) concernant la protection de la vieille ville et le secteur sud des anciennes fortifications. Après divers amendements, ce projet a abouti, au mois de décembre dernier, à un renforcement des mesures de protection contenues dans la loi sur les constructions.

Désormais, les bâtiments situés dans la zone protégée du centre-ville devront, dans la règle, être maintenus. Pourront être démolis les immeubles qui ne participent pas au caractère de la zone. Il faut noter que, si cette nouvelle loi a fait progresser la cause de la conservation «stricto sensu», la question de la revitalisation du quartier subsiste. La *structure socio-économique* autrefois diversifiée de la Vieille Ville s'est progressivement dégradée ces dernières années: les activités de la branche tertiaire (bureaux) et les boutiques de luxe ont proliféré en grande part au détriment de l'habitat. Ce problème n'est pas simple à résoudre. L'Etat et la Ville de Genève cherchent depuis plusieurs années à lutter pour un meilleur équilibre des activités, notamment en favorisant la construction de logements dans ce secteur.

Le but

Le projet de loi du député Blondel aborde la question de la protection des ensembles architecturaux situés hors de la zone actuellement protégée. Après avoir constaté que, dans plusieurs cas, les règles définissant le gabarit, l'échelle et l'implantation des bâtiments étaient peu adaptées au caractère de certains ensembles existants, l'auteur du projet propose des dispositions prévoyant un maintien de *l'uniformité du style architectural* dominant.

Si l'on examine la situation légale actuelle, on constate que des mesures favorisant une reconstruction des bâtiments situés dans ces secteurs ont été prises en 1961. En 1962, une loi vise à y maintenir l'habitat existant, et en 1973, le secteur sud des anciennes fortifications est inclus dans la zone pro-

tégée. En 1977, la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites rend possible l'établissement de plans de site. Dès 1978, la *Rade* est ainsi placée sous protection. Des études s'engagent sur les parties restantes de ce «tissu urbain»: *plaine de Plainpalais* et *place de Rive* notamment.

Quelle sauvegarde?

Dans les années 1930, les architectes modernes défendaient trois postulats fondamentaux: du soleil, de l'espace et des arbres. Ils condamnaient dans le même temps les orientations de l'urbanisme du XIX^e siècle (bâtiments en îlots). Aujourd'hui, les solutions préconisées en 1930 pour la reconstruction de la ville européenne ne sont plus applicables. Ceci pour des raisons concrètes (droit foncier), mais également pour des motifs de conception générale. Ainsi, l'urbanisme contemporain redécouvre la rue et les espaces fermés. Les meilleurs



Quartiers et édifices à l'abandon, comme ici à Genève, peuvent souvent remplir d'importantes fonctions économiques et sociales. Leur démolition réduit l'offre de logements pour les classes à faible revenu, et des rénovations trop luxueuses peuvent faire monter les loyers jusqu'à 250% (photo Keystone).

contre-projets de reconstruction des anciennes *halles de Paris* (1980) sont illustratifs à cet égard.

A Genève, on peut penser que le souci d'étendre les mesures de sauvegarde, qui anime la population et plusieurs de ses représentants, ce souci résulte de plusieurs reconstructions malheureuses: *ex-hôtel de Russie*, *carrefour de Rive*, *place Cornavin*, etc.

Néanmoins, on trouve également dans ces quartiers des reconstructions récentes bien intégrées: immeuble Nirvana au quai du Mont-Blanc, pavillon récent à la Corraterie, etc. Au cours des semaines à venir, les députés genevois examineront en détail l'ensemble du problème soulevé par la protection des ensembles du XIX^e siècle. Le dossier est de taille. Souhaitons qu'il débouche sur une vision d'ensemble qui permette de favoriser le développement harmonieux de Genève.

Pierre Baertschi

Lausanne et la planification

Peut-on rêver l'urbanisme?

Les lamentations ne suffisent pas à améliorer la situation des villes. Que doit-elle devenir, la cité? Quels sont les buts et les idées qui se cachent sous l'abstraite «planification»? – Zones piétonnes, habitat plus agréable, développement des transports publics: le planiste lausannois donne un aperçu de son champ d'activité, et raconte ce qu'il rêve pour la ville – ou le château en Espagne? – de Lausanne.

Planification «grise»: grise par opposition à celle, verte, que l'on a tenté d'imager par la récente exposition de Bâle; la ville opposée à la campagne... et le qualificatif gris condamne la ville a priori! Si le paysage de nos campagnes a subi bien des atteintes, dénoncées le plus souvent à juste titre, il faut reconnaître que dans le même temps le centre de nos agglomérations se saignait sans que le phénomène soulève beaucoup d'inérêt jusqu'à ces derniers mois. L'évolution économique et démographique d'après-guerre, liée à l'augmentation foudroyante de la mobilité, a fait deux victimes, la ville et la campagne, et un vainqueur, la banlieue! A vouloir distinguer une planification «grise» d'une «verte» on peut se tromper de cible...

Nos «rêves»...

Penser qu'une conception personnelle de la ville pourrait tout à coup être concrétisée pour résoudre toutes les contradictions qu'elle recèle est une chose bien fascinante... et dangereuse. Il n'y a qu'une faible marge entre le rêve et le cauchemar. Certains de nos illustres prédécesseurs ont pu réaliser leurs visions, le plus souvent pour des villes nouvelles ou sous des régimes «forts». S'il fallait appliquer telle idée s'écarter résolument des tendances dans un milieu urbain existant, il faudrait de grands moyens... surtout policiers!

Dans un pays jouissant d'un *produit national* élevé et d'un régime démocratique décentralisé, les «acteurs» définissant l'évolution d'une ville sont à la fois si multiples et différents que seule est possible la recherche patiente d'un consensus autour de solutions limitées, parfois d'inflexion de tendances. Résultats souvent décevants en regard des efforts consentis pour les atteindre, mais toujours jugés

sévèrement par les «rêveurs» qui du haut d'une tour d'ivoire décrètent qu'il suffit de... Ainsi de la voiture qui n'aurait qu'à disparaître pour que revive la ville!

Mobilité et accessibilité

Par le véhicule individuel, nous avons tous acquis un bien nouveau: *la mobilité instantanée*. Tout porte à croire que ce phénomène de civilisation est désormais une donnée permanente dont nous devons tenir compte dans tous nos projets. Nous devons trouver des réponses à des besoins qui ne peuvent être satisfaits par les seuls transports publics, qu'on le veuille ou non. Il est vrai que cette mobilité «à la carte» a contribué largement à l'éclatement de l'organisme urbain; qu'elle a joué un rôle important dans des théories urbanistiques, telle la «*charte d'Athènes*» (la ségrégation des établissements humains ne se conçoit pas sans elle, ou alors faut-il «rêver» une fuite dans les moyens de la télématique...).

Depuis plusieurs années, nous ressentons les dangers de la suburbanisation, de la dispersion progressive de l'habitat, de certains types d'emplois et des grandes surfaces commerciales dans la couronne périphérique de nos agglomérations. Curieusement certains veulent voir dans la présence de la

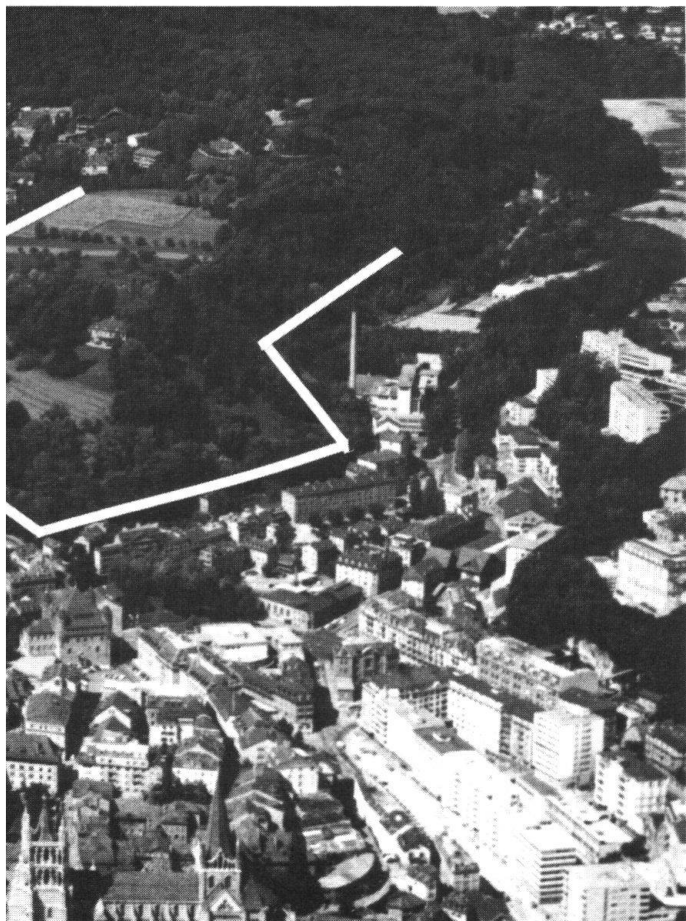


voiture en ville la cause principale de cette évolution, alors que manifestement celle-ci est due d'abord à la meilleure accessibilité des objectifs suburbains par ce moyen de transport, donc à la présence de la voiture *en périphérie*! Faudrait-il alors supprimer l'usage du véhicule individuel dans l'ensemble du pays?

Ces quelques réflexions me conduisent à un constat peu à la mode parmi les «rêveurs»: l'accessibilité en ville par les véhicules individuels doit être maintenue pour tous les mouvements d'échange (commercial, culturel) indispensables à sa vitalité. Mais il faut y mettre deux conditions:

- *l'essentiel des mouvements pendulaires (domicile-travail) doit être orienté sur les transports publics pour gommer les «pointes» de trafic incompatible avec les voiries existantes;*
- *le parcage des véhicules privés doit être prévu dans des garages-parkings implantés hors du domaine public, les surfaces ainsi libérées étant affectées soit aux transports publics (couloirs réservés, arrêts plus spacieux), soit aux piétons.*

Espace vert pour le public: la Ville de Lausanne projette d'acheter le terrain de l'Hermitage et de mettre à la disposition de la population, comme zone de délassement toute proche, ce parc qui pénètre jusqu'au centre de la ville (photo de l'Office communal des constructions).



A ces conditions s'ajoute une conviction que le phénomène de mobilité est à ce point ancré dans notre société que des améliorations déterminantes seront apportées aux véhicules individuels pour qu'ils redeviennent acceptables dans notre environnement (au XIX^e siècle, les habitants se plaignaient du crottin, du fracas des roues ferrées; aujourd'hui nous déplorons l'augmentation du dioxyde d'azote et la poussière de caoutchouc...).

Le domaine bâti

Nous héritons d'un domaine bâti qui, pour l'essentiel, constituera encore l'image de la ville au XXI^e siècle. On ne doit donc pas attendre le grand chambardement qui apporterait des solutions à tous nos problèmes urbains; mais à l'inverse, il faut craindre le blocage de toute possibilité de bâtir ou rebâtir prôné par certains mouvements en réaction au développement, parfois anarchique, des récentes années de haute conjoncture. Face au phénomène de l'exode urbain (migration d'habitants, d'emplois et de services hors de la ville), l'urbanisme ne peut se laisser enfermer dans une telle alternative.

Des possibilités d'actions sélectives existent. A Lausanne, plusieurs d'entre elles ont été présentées au public au Forum de l'hôtel de ville en septembre dernier (aménagement des places de la Gare, de la Riponne et de la Navigation) et ce mois de mars (divers projets pour la *revitalisation du centre-ville*). Pour enrayer l'engrenage de l'exode urbain, de premières mesures ont été prises dès 1972. Une série de plans d'affectation du sol, établis systématiquement pour les quartiers du centre, avaient pour but de garantir les alignements et, en général, la volumétrie de fait, et d'imposer le maintien ou le rétablissement de logements en une proportion substantielle dans les immeubles transformés ou reconstruits. Aujourd'hui des mesures analogues sont prises dans des quartiers plus récents autour de la vieille ville. L'entrée en vigueur de ces plans s'est faite simultanément à l'établissement progressif du réseau des rues et places piétonnes; la volonté de maintenir du logement en ville étant tout naturellement liée aux possibilités d'en améliorer l'environnement.

Ensembles multifonctionnels

Mais toutes ces dispositions n'ont qu'un *effet stabilisateur* à assez long terme et ne peuvent apporter un changement quantitatif rapidement appréciable (on rappellera ici qu'une bonne partie de l'exode démographique résulte d'un besoin de surface

plus grand par habitant). Pour marquer une nette volonté d'infléchir l'évolution des choses, la Municipalité de Lausanne entend favoriser la réalisation de deux ensembles multifonctionnels importants qui viendraient revitaliser le centre-ville par «induction». Ils remplaceraient des entrepôts et des bâtiments vétustes ou ruinés, respectivement au Flon et au Rôtillon.

Ces projets ne sont pas nouveaux, je les signalais déjà dans un exposé fait dans une assemblée de l'ASPAN en 1978. S'ajoutent désormais d'autres actions et propositions qui concourent également au renouvellement et à l'amélioration du cadre de vie urbain. C'est par exemple le rachat par la ville de la propriété de l'*Hermitage*, futur parc public s'enfonçant depuis la forêt de *Sauvabelin* jusqu'au cœur même de la ville; c'est la volonté de soustraire une bonne partie du trafic de transit entre le centre-ville et l'arc autoroutier des quartiers habités de l'av. *Victor-Ruffy*, du *Bugnon* et de *Béthusy* en la reportant sur une liaison nouvelle empruntant les comblements existants de la vallée du Flon, cette opération permettant au passage de libérer la place du centre secondaire de la *Sallaz* pour l'offrir aux piétons et aux usagers des transports publics.

Renouveau du centre-ville

Au total, tous ces projets ont un objectif commun: *le renouveau du centre-ville*. A des degrés divers, ils répondent à des actions prioritaires que l'on pourrait résumer en quatre points:

- créer de nouveaux logements intégrés à la vie urbaine et, là où la ville possède des droits fonciers, favoriser la réalisation d'habitations à loyers modérés;
- créer de nouveaux emplois et de nouveaux commerces intégrés à la vie urbaine;
- améliorer les conditions d'environnement urbain par l'extension des parcs publics, des zones piétonnières et le renvoi en sous-sol des places de stationnement;
- garantir l'accessibilité du centre par les transports publics et individuels, en améliorant les tracés et les stations des premiers, en réduisant les nuisances dues aux seconds.

Cet objectif et ces moyens d'actions seront classés par les uns au rayon du rêve, par d'autres à celui du conformisme le plus plat. Pour ma part, en tant qu'urbaniste de collectivité locale, je crois qu'ils se situent simplement au centre de gravité des intentions multiples et divergentes des acteurs de notre vie urbaine.

François Vuillomenet

La Länggasse à Berne

Métamorphose d'un quartier

«Lieu: Berne, quartier de la Länggasse. Moment: fin des années septante, début des années quatre-vingt – ou plus exactement: moins cinq!» Ainsi décrit-on la situation à l'Office communal de planification. **Le trafic exerce sa pression, l'habitat est poussé dans ses retranchements, les jardinets disparaissent: la population a diminué de 3000 personnes en huit ans. La situation est-elle sans issue pour les habitants, pour des familles avec enfants? Ou des améliorations sont-elles possibles?**

La Länggasse est un quartier d'habitation et de travail, près du centre, typique de la ville de Berne. Bâti, pour l'essentiel, à la fin du XIX^e siècle, il a atteint aujourd'hui un point critique de son évolution. Bureaux et magasins ont bousculé l'habitat; arbres, jardinets et oasis d'arrière-cours ont disparu; la circulation tourbillonnante et les voitures parkées rendent les lieux de moins en moins habitables. La démolition de précieuses vieilles maisons, la disparition des petits métiers, des pintes et des boutiques, et autres modifications désagréables pour les habitants, persistent. Résultat: nombre d'habitants quittent le quartier, la ville, et vont dans les communes suburbaines.

Solutions pour aujourd'hui et demain

Le malaise causé par cette évolution a suscité de bonne heure à Berne des mesures concrètes contre l'anéantissement de la qualité de la vie dans les divers quartiers. En 1975, grâce à un *plan d'affectation* des zones qui fixe le mode et la proportion des utilisations, l'envahissement désordonné des bureaux et des magasins a été stoppé, et en 1979 un *nouveau règlement de construction* a introduit une protection des arbres et des jardinets, et freiné la destruction d'une précieuse substance architecturale ancienne. Plan d'affectation et règlement de construction ne suffisent cependant pas à eux seuls à assurer l'agrément de l'habitat. Sur la base de cette constatation, le quartier de la Länggasse a été choisi pour tester de nouvelles méthodes de planification de quartier.

Le 2 mai 1979, l'autorité municipale a chargé l'Office communal de planification d'une étude-pilote sur la Länggasse. Elle a pour but de montrer comment des conflits d'utilisation, dans les structures existantes du quartier, peuvent être surmontés avec l'active collaboration de la population. Partant de l'idée que la ville et ses quartiers, comme un organisme vivant, ne peuvent pas être réaménagés arbitrairement, la planification n'est pas axée sur une fin idéale et à lointaine échéance, mais s'efforce, en partant des problèmes actuels, de trouver des solutions applicables pour aujourd'hui et demain. Elle n'a pas non plus de prétentions scientifiques. Tout en visant à un *rapport coût/utilisation le plus favorable* possible, et au lieu d'entreprendre des études très générales, on fait des recherches ponctuelles, relatives aux problèmes actuels et sur des points particulièrement prometteurs de réussite. L'efficacité avant la perfection.

Heureuse expérience

A mi-temps d'une étude-pilote étalée sur quatre ans, les *premiers résultats* sont les suivants: on a commencé par créer les possibilités d'une participation accrue des habitants (local de quartier, débats réguliers entre habitants et administration,

journal de quartier, présentation des plans, etc.). Quelques parties du projet ont été réalisées, ou sont sur le point de l'être: deux nouvelles places de jeu, un plan de pistes cyclables, un projet pour trois rues résidentielles, un inventaire des rues qui servira de base pour trancher les conflits d'utilisation dans les secteurs appartenant à la commune, et une étude de la structure architecturale qui montre les possibilités et les limites de la conservation des précieuses structures de quartier. Quelques projets nouveaux et qui promettent beaucoup viendront encore s'y ajouter durant les deux prochaines années.

Bien que beaucoup de grands espoirs n'aient pu être réalisés, l'expérience peut déjà être considérée comme *heureuse*. Jusqu'ici, l'étude-pilote a donné d'importantes impulsions et apporté de précieuses expériences concernant la collaboration des intéressés au processus de planification.

Office communal de planification, Berne

Quand le taux maximal d'utilisation n'est pas atteint, on continue à démolir de précieux immeubles et à les remplacer par de nouvelles bâtisses à fort rendement. La trésorerie approuve, mais non la qualité de la vie (photo de l'Office communal de planification, Berne).



Rénovation urbaine à Bâle:

Nous sommes tous dans le même bateau

Des zones piétonnes étendues et attrayantes, et des rues résidentielles, ont été créées en plus d'un endroit par la Ville de Bâle. De fortes impulsions ont été données aussi à divers projets-pilotes concernant la rénovation de bâtiments et de quartiers. Mais, sous-jacente à ces initiatives, il y a la conscience que les pouvoirs publics seuls ne peuvent améliorer la qualité de la vie. Il y faut aussi les efforts de tous les intéressés.

L'amélioration de la qualité de la vie, comme but politique, a la priorité à Bâle pour plusieurs raisons: Bâle est une Ville-Etat, qui ne peut compter que sur elle-même pour toutes ses tâches sociales et culturelles. La *forte émigration* y provoque un déséquilibre de la structure démographique. Et quand, dans la pyramide des âges, les classes du milieu (de 30 à 50 ans) sont trop minces, la capacité financière de la ville est menacée et des conditions politiques peuvent surgir qui seraient mal appropriées aux exigences du temps présent. L'exode des personnes entre 30 et 50 ans est dû en premier lieu à la *qualité de l'habitat*. Ce problème, ainsi que le but général d'améliorer cette qualité dans les quartiers extérieurs à construction très dense, ont été déterminants depuis le début des années septante pour la politique de planification urbaine du gouvernement bâlois. Aujourd'hui, toute une série d'améliorations peuvent être présentées.

Parcages couverts pour diminuer le trafic

Les pouvoirs publics seuls ne peuvent modifier que dans une mesure très limitée la qualité de la vie, et en particulier celle de l'habitat. Un large consensus est indispensable, dans la population et les milieux économiques, sur la nécessité de ces efforts. Cette collaboration a été encouragée par un dialogue permanent entre Etat et particuliers, par l'organisation de plusieurs concours publics (rénovation des façades, jardins) et par la publication détaillée des intentions gouvernementales (1975, 1976, 1981). On peut ajouter à cela les fortes impulsions données par «Grün 80».



La vaste et attrayante zone piétonne «Oberer Rheinweg», à Bâle, fait aussi partie des «tentatives de ranimation» de la ville (photo Bräuning).

A brève échéance, les pouvoirs publics peuvent améliorer la *qualité de l'habitat et des loisirs*, dans une ville, surtout par le moyen de modifications dans le secteur des rues: en premier lieu, mesures concernant la circulation et aménagements en faveur des piétons. Dans ces deux domaines, on a fait beaucoup à Bâle ces vingt dernières années. La construction de la tangente est, et celle de grands parkings couverts en bordure du centre commercial, ont apporté dans quelques quartiers d'habitation, et au centre de la ville, d'importantes améliorations. Mais on a surtout créé des *zones piétonnes* étendues et très attrayantes (bord du Rhin, place de la gare centrale – Foire d'échantillons, place du Théâtre, Barfüsserplatz, Freiestrasse et Greifengasse, plusieurs rues résidentielles, etc.).

Projets-pilotes

Mais, pour les habitants, ce qui importe surtout est leur environnement immédiat. Là, il est très difficile pour l'Etat d'obtenir des améliorations à brève échéance. La construction de logements est surtout l'affaire du secteur privé et ne se renouvelle que très lentement. On a bien cherché, par des zones de protection étendues, à préserver la substance architecturale de valeur; mais ces mesures n'auront un effet déterminant qu'à longue échéance. D'importantes impulsions, en revanche, ont pu



être données grâce à divers projets-pilotes (projet de rénovation dans la vieille ville, rénovation du quartier de St. Alban par la Fondation Christophe Merian, concours de construction de logements). Ce qui peut-être différencie Bâle d'autres villes, est la conscience des habitants et des autorités participant à l'évolution urbaine d'être tous dans le même bateau. Un bateau qui ne doit plus être agrandi, mais rendu plus agréable encore à habiter.

Carl Fingerhut, architecte communal, Bâle

Le Vieux-Coire:

Davantage de soleil

Isp. Ce n'est pas seulement une restauration, mais une profonde rénovation que voulait l'architecte Theodor Hartmann, de Coire, pour le réaménagement du quartier ancien de l'«Arcas»: le patrimoine architectural devait y être restauré en même temps que libéré de quelques immeubles commerciaux sans intérêt historique, mais aussi ranimé économiquement.

Pour rénover ce vieux quartier, qui couvre un vaste triangle, l'architecte visait d'abord un effet esthétique, par la restauration des lignées de maisons (en partie gothiques); il lui fallait d'autre part aménager l'infrastructure nécessaire à la ranimation et re-

donner vie aux arts et métiers. Il se donnait pour but, dans l'étude sur la place du Marché dont l'autorité municipale l'avait chargé en 1968, d'élaborer un projet, «dans lequel tous les éléments de la rénovation d'un quartier ancien seraient combinés avec les exigences actuelles en matière d'hygiène de l'habitation, de prospérité économique, d'attrait, de réglementation du trafic, d'aménagement de zones piétonnes, de parcage, etc.» Il propose notamment de démolir, sans les remplacer, quelques immeubles commerciaux sans valeur architecturale; ainsi devait apparaître un nouvel «Arcas», majestueuse surface ensoleillée, réservée aux piétons et pouvant se prêter à toute espèce de manifestations et fêtes populaires.

Espaces libres et parcs souterrains

Le projet prévoyait, outre une modification des lignes de façades, un garage et un abri souterrains, diverses possibilités d'utilisation nouvelles pour l'habitat, les magasins et les services. «L'étude arrive à la conclusion, disait l'architecte Hartmann, qu'il n'y a rien de nouveau à inventer. Il faut simplement éliminer ce qui est mauvais.»

On passa à fin 1970 à la réalisation: les vieux immeubles commerciaux furent démolis, puis la construction des installations souterraines, la mise en service d'un chauffage à distance et la restauration des maisons furent entreprises petit à petit. Les anciennes maisons bourgeoises furent soit rénovées de fond en comble, soit seulement restaurées. Les façades furent peintes avec l'avis de la commission de la vieille ville et d'une commission des couleurs. La nouvelle place de l'«Arcas» a été inaugurée en 1978. La rénovation du quartier a eu des effets sur d'autres quartiers: les habitants de Coire ont pris conscience du fait que la ranimation de l'«Arcas» pouvait servir d'exemple.

Bouleversement social

Aujourd'hui, après deux ans et demi, l'architecte peut se flatter, selon ses propres déclarations, d'avoir rencontré un écho favorable dans la population. Alors, modèle de rénovation réussie? – Pas tout à fait. Car l'effort de ranimation a modifié la structure sociale du quartier: «Lors de l'élaboration du projet, le maître de l'ouvrage n'a pas pensé aux conséquences sociales. Les habitants d'alors – Grecs, Turcs, Espagnols – ont dû céder la place. Ils ne convenaient pas non plus aux anciennes maisons bourgeoises. Au cours des travaux de rénovation, ces maisons ont été vendues par étage.»

Pour l'économie générale et locale:

Rénovation de bâtiments – malgré tout!

Quand la rénovation de bâtiments anciens répond aux besoins des utilisateurs et maintient au plus bas niveau possible la part de coût des facteurs économiques de production, elle est, dans l'ensemble, avantageuse. Et si elle ne peut à elle seule compenser complètement la régression structurelle de l'activité du bâtiment, elle évite cependant d'importantes conséquences sociales et infrastructurelles; aussi, malgré toutes les critiques, des considérations relevant de l'économie générale parlent en faveur d'un renforcement de la modernisation d'anciens édifices.

Rénovation est devenu un terme à la mode. Cela vise entre autres des objectifs tels que

- *amélioration des conditions de logement*
- *maintien de logements à prix avantageux*
- *amélioration fonctionnelle du milieu citadin*
- *récupération de classes sociales à fort revenu dans les centres urbains*
- *amélioration du cadre environnant*
- *amélioration de l'isolation et de l'insonorisation*
- *possibilité de location à long terme*
- *soutien des métiers du bâtiment*

Les objectifs en question ne sont pas seulement nombreux, mais en partie inconciliables. Ce serait une illusion, par exemple, de vouloir à la fois une substantielle élévation de la qualité des logements et des loyers avantageux, ou encore, une amélioration de la structure sociale en même temps qu'une augmentation de la proportion d'habitants des classes aisées.

L'importance du but visé

Pour juger, sur le plan de l'économie générale, les rénovations d'immeubles, il n'est pas indifférent de savoir quels sont les buts principaux de l'opération, car ils influencent directement les données économiques essentielles, telles que le mode et l'ampleur de la rénovation. Ce sont eux qui déterminent les ordres de grandeur et le périmètre du territoire à considérer, et les effets prévisibles sur les prix, l'emploi, la politique du logement. C'est ainsi que des rénovations de larges secteurs, comprenant des améliorations urbanistiques fonctionnelles, ont d'autres conséquences que de simples modernisations de bâtiments isolés ou de blocs d'immeubles. Les perspectives concernant la *qualité des logements* désirée ne sont pas moins essentielles; elles peuvent entraîner des effets différents en ce qui concerne les volumes nécessaires et la rentabilité des loyers. Là encore, les rénovations doivent être évaluées autrement que dans les cas où l'opération englobe aussi des bâtiments artisa-

naux et industriels, le cadre environnant, la réglementation du trafic (rues résidentielles, par exemple) et d'autres éléments de la structure urbaine. Enfin, ce n'est pas la même chose si l'espace économique concerné est une commune ou si c'est un secteur plus vaste, car, du point de vue de l'économie générale, il n'y a pas grand avantage, par exemple, à une amélioration de l'emploi et des rentrées fiscales dans une commune si c'est aux dépens de ses voisines.

Pour et contre

L'importance économique des rénovations d'immeubles dépend donc de nombreux buts possibles et circonstances accessoires. On n'a en Suisse, à ce sujet, que de vagues données. Les conceptions communales en la matière sont maigres. Les informations dont on dispose ne permettent ni de mesurer l'ampleur des problèmes existants, ni d'apprécier la nature des mesures à prendre. On n'a guère que quelques données très générales. On ne saurait toutefois se contenter des affirmations souvent entendues, et pour la plupart positives, selon lesquelles les rénovations prolongent la durée utile des investissements antérieurs, exigent des ressources économiques plus modestes que les constructions neuves, favorisent un confort moderne à des prix plus avantageux, permettent une meilleure exploitation de l'infrastructure existante et contribuent, en tant qu'instrument de politique conjoncturelle, à la stabilisation de l'activité du bâtiment. Dans une évaluation d'ensemble de l'économie générale, *les avantages et les désavantages doivent être jugés différemment*. Outre le coût et l'utilité des véritables rénovations, il faut aussi tenir compte du coût et de l'utilité de l'état antérieur. Même des quartiers ou des édifices en très mauvais état peuvent remplir, en particulier, des fonctions économiques et sociales essentielles. Les éléments suivants peuvent aussi être cités comme exemples d'avantages et désavantages pour l'économie géné-

rale: diminution de l'offre de logements pour les classes économiquement faibles, rupture des liens sociaux, dépenses de déménagement pour habitants et magasins; amélioration de l'infrastructure, création de nouveaux emplois, abaissement des frais de transport, effets positifs de l'amélioration des alentours, baisse de la criminalité, diminution des inconvénients physiques et psychiques, etc.

Augmentation des loyers jusqu'à 280%

La plupart de ces répercussions sont malaisément quantifiables et se prêtent donc mal à une analyse économique. De plus, certaines ne sont importantes qu'en cas de *rénovations de grands ensembles*. De ces dernières, il n'y en a guère en Suisse. Comme il est tout de même question d'en entreprendre dans quelques villes, il n'est pas sans intérêt de mentionner des expériences faites en Allemagne fédérale en 1976, sur la base de 40 cas: du seul fait qu'on entendait parler de possibles mesures de rénovation, les prix du sol ont augmenté de 16% en moyenne; les loyers de bâtiments neufs sis dans les secteurs à rénover ont dépassé de 10 à 15% ceux des quartiers modernes; après la rénovation, les loyers sont montés de 35% à 250%, et dans les secteurs comprenant des commerçants, de 75% à 280%. Les locataires peu aisés n'avaient quasiment

plus aucune chance de conserver leur domicile. La part des frais assumés par les pouvoirs publics, appelés coûts inrentables, représentaient environ 60% des dépenses totales de rénovation. Ces faits expliquent que l'enthousiasme pour les rénovations de grande envergure se soit refroidi, et que la tendance à la *modernisation d'édifices anciens* ait regagné de la faveur, bien que des effets analogues puissent naturellement se produire aussi en cas de rénovation limitée.

Rénover modestement

Parmi les objectifs de la politique du logement, il y a le maintien de l'habitat, l'amélioration de sa qualité, la réduction des différences de loyer entre le neuf et l'ancien, et l'équilibre structurel du marché des logements. Tous ces objectifs sont contenus dans la notion générale de *mise à disposition de logements*, pour laquelle le critère d'efficacité économique exige, premièrement, qu'elle corresponde aux vœux des utilisateurs, deuxièmement, que les facteurs de production y trouvent un rendement équivalent à celui d'autres domaines, et troisièmement, que la part de coût de ces facteurs soit la plus basse possible. Par rapport à ces trois critères, la simple modernisation de bâtiments anciens est dans l'ensemble avantageuse. Elle utilise une subs-

Par la rénovation d'anciens édifices, des quartiers menacés ou délaissés peuvent être ranimés – à condition que les structures architecturales, sociales et économiques soient respectées (photo Bachmann).



tance existante, réduit les dépenses privées et publiques, et évite d'importantes conséquences sociales et infrastructurelles. Mais toute rénovation implique un investissement qui se répercute sur le loyer, lequel, en règle générale, ne peut plus être payé par le locataire. C'est ce qui chasse les habitants vers d'autres quartiers. Si la place manque ailleurs, cela provoque de nouvelles hausses de loyer. Ce qui peut entraîner une plus grande densité d'habitation et, par là, faire apparaître de nouveaux secteurs à rénover. Dans de telles circonstances, les mesures de rénovation entraînent facilement des *surinvestissements dans la substance architecturale*, ce qui est contraire à l'utilisation optimale des possibilités existantes. C'est pourquoi il serait indiqué de se laisser guider, pour les projets de rénovation, par des raisons relevant de l'économie générale plutôt que vers des équipements standard plus modestes. Dans beaucoup de cas, elles ne correspondent pas seulement mieux au vœu des habitants, mais contribuent en général à un meilleur rendement.

Effets divers

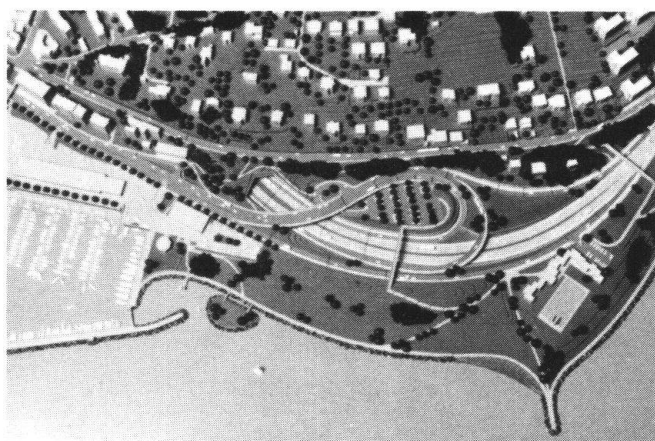
Il manque malheureusement de statistiques qui étayeraient les indications ci-dessus par des données précises. Il est cependant certain que la recommandation formulée peut entrer en conflit avec les mesures de rénovation inspirées par la politique conjoncturelle. La rénovation de bâtiments anciens est sans doute un instrument approprié d'animation de la conjoncture, puisqu'elle satisfait aux exigences d'une action rapide, limitée dans le temps et facilement dosable. Mais il n'est pas certain qu'elle ait pour le rendement et pour l'emploi les mêmes effets qu'une ranimation générale du bâtiment, car l'aménagement d'installations intérieures n'est pas de même conséquence que la construction dans sa totalité. De plus, les travaux de rénovation ne font pas que créer des emplois; il arrive aussi qu'ils en suppriment, du fait du chan-

gement d'affectation des immeubles, de leur complète transformation, etc., ce qui d'ailleurs, du point de vue de l'économie générale, ne représente une perte que pour la commune concernée.

Malgré leur importance conjoncturelle diverse, selon le volume des travaux, les rénovations d'immeubles anciens ne pourront d'ici longtemps *compenser totalement la régression structurelle du bâtiment*. Le nouveau besoin de logements, dû à la croissance démographique (mouvements de population compris), à la diminution de la densité d'habitation et à l'augmentation des revenus, devra être couvert, à l'avenir également, par des constructions neuves, et c'est précisément dans ce secteur de la demande qu'il y a eu récession. Aussi la modernisation des logements ne peut-elle entrer en concurrence avec la construction neuve qu'en ce qui concerne la satisfaction des besoins supplémentaires. Son effet sur l'économie du bâtiment dépend donc du volume de ce futur supplément. Ce volume peut paraître actuellement quelque peu surdimensionné, car, par suite de la haute conjoncture des premières années septante, de certaines structures socio-économiques, des incertitudes de l'avenir, de retards dans l'entretien des immeubles provoqués par le prix des loyers, et d'autres facteurs, il existe un besoin de rattrapage dans les travaux de rénovation. Mais à moyenne échéance, les investissements supplémentaires suivront le processus normal de vieillissement, dans la mesure où le rendement des immeubles, et d'autres conditions encore, le permettront.

Il va de soi que ces quelques considérations sur les aspects économiques des rénovations d'immeubles n'épuisent pas toutes les possibilités. On ne peut donc faire une *exacte balance* du pour et du contre. Mais il est devenu évident qu'en dépit de toutes les critiques, de nombreuses considérations relevant de l'économie générale parlent en faveur d'un renforcement de la modernisation d'immeubles anciens.

Office fédéral du logement



A l'extrémité est de Neuchâtel: jonction de la N 5 au débouché du tunnel et zone de verdure (photo partielle de la maquette du Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel).