

Rues habitables [dossier]

Autor(en): **Michel, Urs / Rellstab, Ursula / Schmid, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 3-fr

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174935>

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.

Introduction



Aussi longtemps que nous ne voulons pas couper à sa racine le cancer du trafic, on en restera à la recherche d'un «modus vivendi» à demi supportable de l'homme et de la voiture. Il faut que le trafic privé soit contenu dans ses limites, et que l'homme jouisse davantage de son droit à la santé, à la sécurité, au repos et aux libres espaces. Deux voies s'offrent en ce qui concerne les quartiers d'habitation:

- Organisation différente du trafic

Il est possible de ralentir le trafic, de le canaliser, de l'interdire totalement ou partiellement, de laisser passer les seuls livreurs ou visiteurs, d'aménager des rues à une piste, des culs-de-sac, des «stop» – avec des panneaux de signalisation. Cela permettra de rendre nos localités moins bruyantes, mais non pas de les embellir. Cela mis à part, les panneaux à eux seuls ne suffisent généralement pas; des mesures complémentaires s'imposent.

- Aménagement des rues de façon nouvelle

On peut rendre plus étroite et plus difficile l'entrée d'une rue de quartier, élargir le trottoir ou le prolonger jusque de l'autre côté de la rue, paver celle-ci en tout ou en partie, placer des reliefs à contourner, des chicanes, des bacs à fleurs, des bancs publics, des surfaces de jeu, etc., ou encore déplacer latéralement la circulation par des sinuosités des trottoirs; on peut limiter les places de stationnement ou les faire souterraines. Et dans un quartier neuf, on peut d'emblée aménager la rue de façon qu'elle soit favorable à l'homme et rebutante pour le trafic.

Il est toutefois important que toutes ces dispositions soient prises avec circonspection, et tiennent compte des particularités de la rue et de ses maisons, mais surtout des besoins de ses habitants. Car ceux-ci forment une unité. Comment aborder le problème? Comment procéder et quelles expériences ont été faites? C'est à quoi répondent les pages suivantes.

Tempérer, ralentir, réorganiser:

Il faut contenir le trafic privé!

L'énorme essor du trafic privé est une calamité pour les villes et les campagnes. Né de la déplorable coupure entre l'habitat et le travail, de l'insuffisance (en leurs débuts) des transports publics, de la hausse des prix du sol dans les villes et de la diminution de l'espace habitable qui en est résultée, la circulation a augmenté à tel point que de nouvelles voies de communication sont sans cesse nécessaires. Voies qui – à longue échéance – susciteront à leur tour un nouvel accroissement du trafic. Contenir celui-ci est donc d'une urgente nécessité.

Dans les années cinquante, Botoflens était une petite localité agricole à quelque dix kilomètres de la ville. Mais l'automobile a offert à des gens toujours plus nombreux la possibilité de «se mettre au vert» tout en travaillant en ville. Elle a rendu la *ville plus accessible* et plus attractive, de même que ses quartiers d'habitation périphériques, ce qui a fait rapidement augmenter les prix du sol. Dès lors commençait la pression sur les logements: au centre de la ville, les bureaux et les «grandes surfaces» supplantaient logements et ateliers. Plus nombreux étaient ceux qui transféraient leur domicile à la campagne, plus s'accroissait le trafic motorisé, aussi bien en ville que sur les voies de communication avec ses environs. A Botoflens même, les prix du sol montèrent à leur tour, de sorte que beaucoup de gens travaillant en ville allaient s'installer dans des localités plus éloignées encore, et contribuaient quotidiennement au trafic de pointe du matin et du soir dont Botoflens commençait dès lors à être aussi la victime. On crut devoir y élargir la rue principale. Et cela dans l'idée de maîtriser une fois pour toutes les pénibles inconvénients du trafic de passage. En des points où la visibilité était mauvaise, on démolit trois fermes pour pouvoir construire des trottoirs le long de la nouvelle rue. Il ne resta plus grand-chose des jardinets et des avant-cours.

Cela ne peut pas continuer

Comment va se poursuivre l'évolution de Botoflens, et celle de toute la région? Faut-il que le trafic continue à y augmenter parce que des citoyens toujours plus nombreux sont poussés hors de ville sous la pression des locaux professionnels, et parce que des travailleurs toujours plus nombreux quittent des régions économiquement faibles pour trouver en ville des emplois, mais pas de logements? Faut-il que des parents toujours plus nombreux, pour la *sécurité* de leurs enfants et pour leur

assurer un minimum de *liberté de mouvement*, quittent leurs quartiers urbains qu'accaparent des voitures en stationnement et d'autres en quête de parking? Doivent-ils devenir à leur tour des «pendulaires», qui contribuent à accroître la circulation et à pousser d'autres citoyens à émigrer?

La réponse de l'*Association suisse des transports (AST)* est celle-ci: Non, cette évolution ne doit pas, ne peut pas se poursuivre. *La limitation du trafic*, en tant que principe d'une nouvelle politique, n'est certes pas la condition suffisante qui permette de stopper cette évolution; mais elle doit être considérée comme une des conditions nécessaires pour sortir du cycle infernal auto – travail – (spéculation) – pression sur les logements – trafic – auto, etc. (D'autres conditions nécessaires, telles qu'une réforme du droit foncier, ne peuvent entrer en considération dans le cadre modeste de ces réflexions.)

Une politique du trafic ayant pour but, non seulement de rendre les effets de la circulation plus supportables pour l'homme et son environnement, mais aussi de contenir le trafic motorisé dans des limites aussi étroites que possible, doit disposer de *tout un arsenal de mesures*: depuis le signal d'interdiction de passage jusqu'à l'obligation de prévoir des garages couverts dans les plans directeurs régionaux. Quant aux possibilités et moyens de limiter le trafic à l'échelon de la rue, on est heureux de constater qu'il en a été de plus en plus question ces derniers temps, et que de premières réalisations concrètes montrent l'exemple.

Ralentir et contenir

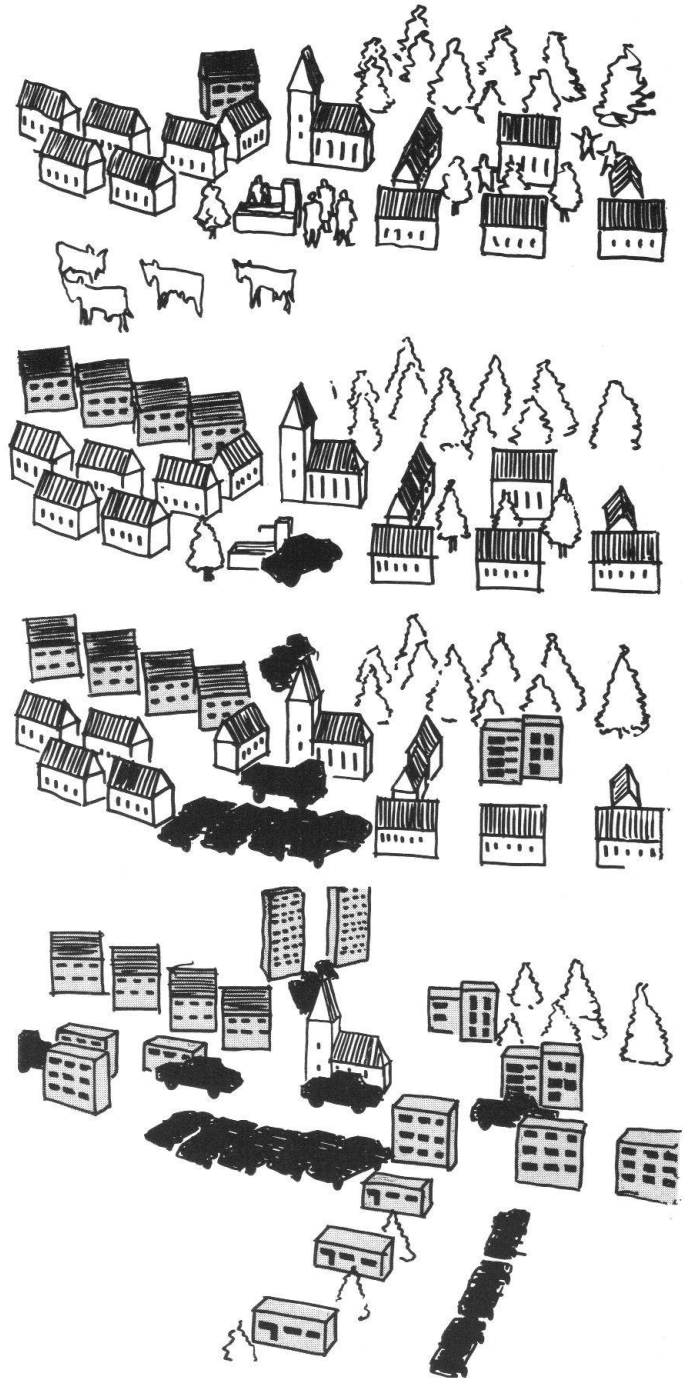
Atténuer le trafic dans un quartier signifie, d'une part et dans de nombreux cas, interdire, ou tout au moins *rendre plus difficile le trafic de transit*; d'autre part, et en tout cas, *ralentir le trafic ordinaire* dans une mesure qui représente pour les usagers non motorisés un maximum de sécurité et d'égalité

des droits. Les mêmes moyens auxquels on recourt pour une rue résidentielle peuvent être étendus à tout un quartier, pour réaménager les rues ou pour réorganiser le système des dessertes, là où leur efficacité est la meilleure (par exemple au débouché des carrefours). Là où une *réorganisation du parcage* aurait pu éliminer la cause du mal, on devra malheureusement se contenter de mesures de fortune (comme la suppression du stationnement durable ou sa transformation en stationnement à durée limitée) pour protéger les habitants, aussi longtemps qu'en Suisse – contrairement à l'Allemagne fédérale – une véritable *priorité pour les habitants*, fondée sur le principe de l'égalité de droit, restera impossible. Le but des mesures à prendre est la création d'«îlots» à trafic très modéré, qui cependant ne doivent pas les isoler de la vie urbaine. Pour cela les rues, en plus de leur fonction de desserte, doivent de nouveau se prêter à la rencontre et au stationnement des piétons, ainsi que c'était le cas naguère.

Un faux système à remplacer

L'atténuation du trafic dans la ville ou le village doit en outre englober les zones qui, certes, sont aujourd'hui partiellement dépeuplées en raison de leurs nuisances exagérées, mais dont les habitants qui restent ont un droit prioritaire à une amélioration de leur environnement, dans l'intérêt même de la ville ou du village. Nous pensons à ces rues, aujourd'hui très envahies par les véhicules, qui ont eu depuis toujours une grande importance non seulement en tant qu'axes de circulation, mais en tant qu'*artères vitales de cet organisme* qu'est une localité. Là se concentrent les bâtiments publics, les magasins, les exploitations du secteur des services. La vie communautaire, en dehors du logis, n'est pas atteinte seulement dans les rues de quartier devenues inhabitables, mais là aussi où ces axes transversaux deviennent d'insupportables canaux de grande circulation. De même que celle des jardins dans un quartier, *la protection de la structure existante* des points de rencontre et de ravitaillement, et des logements, est une tâche essentielle de la protection des sites, qui peut être résolue en partie à l'aide d'une limitation du trafic. Quelles possibilités s'offrent à cet égard?

Il faut d'abord *abolir le principe, devenu inutilisable, de la séparation des diverses fonctions* (habitat, travail, formation, ravitaillement, délasserment), et le remplacer par celui d'une ordonnance bien conçue, impliquant un réseau de communications aussi courtes que possible. En ce sens, le citoyen peut exercer son influence (comme dans le canton de Zurich) sur la planification communale.



Du village à la commune banlieusarde: là où paissaient les vaches il y a trente ans, des rues et de nouveaux bâtiments – souvent des blocs locatifs – ont occupé le terrain. En de tels cas la planification, comme correctif, arrive trop tard. Et l'on oublie souvent que cette évolution d'ex-communes agricoles contribue à déprécier l'ambiance urbaine (illustration Michel).

La limitation du trafic privé individuel, en vue d'atténuer les nuisances (accidents, bruit, pollution de l'air, dégradation des édifices), par exemple sous forme de limitations générales de vitesse pour des localités entières ou pour certaines zones de circulation (écoles, etc.), aussi bien que sous la forme de zones piétonnes, se fait attendre depuis beaucoup trop longtemps.

Pas de surfaces supplémentaires de circulation

Renoncer à l'augmentation des surfaces destinées au trafic motorisé individuel est une exigence qui dans de nombreux cas répond à cent pour cent aux nécessités de la *protection des sites naturels et bâtis*. Là où, en revanche, une voie de contournement est dans l'intérêt de la protection du site ou de l'habitat, la rue qui a servi jusqu'alors au passage doit être redimensionnée. Quand un garage couvert est construit, il sied de supprimer les places de stationnement correspondantes qui encombrant la rue. Quand des mesures de protection de l'habitat détournent le trafic d'un quartier, il ne faut pas construire de nouvelles voies de circulation, sans quoi, au lieu d'une atténuation du trafic, on aura simplement un *transfert de trafic* au détriment d'autres habitants. Car il est illusoire de penser que la construction de voies de circulation va engendrer une division du trafic entre ces voies; l'expérience montre au contraire que les nouvelles routes, si elles apaisent le trafic au début, finissent ensuite par créer ou attirer un trafic supplémentaire.

Le passage de la motorisation à la non-motorisation, c'est-à-dire du véhicule privé aux *transports publics* (dans certains cas, les deux moyens peuvent être combinés) peut certes commencer par l'initiative personnelle de chacun, mais il faut qu'en même temps il soit vigoureusement *soutenu par une politique* conséquente qui privilégie les modes de transport favorables à l'environnement (aménagement de pistes cyclables et piétonnes, pistes réservées aux autobus et trolleybus, priorité des transports publics dans les carrefours, etc.); à défaut,

ceux qui renoncent à leur voiture devraient accepter, outre une perte de confort, des inconvénients et des risques et se sentiraient finalement des dupes.

Urs Michel

Note de la rédaction: M. Urs Michel, auteur de l'article ci-dessus, est architecte ETH et président de la Fondation suisse des transports, protagoniste de l'Association suisse des transports (AST), créée il y a deux ans par diverses organisations de protection de l'environnement, en tant que solution de rechange face aux grandes associations d'automobilistes, elle lutte sur le plan local, régional et national en faveur d'une politique du trafic plus favorable à l'homme et à son environnement. On peut demander de la documentation à l'adresse suivante: Association suisse des transports, case postale, 3360 Herzogenbuchsee.



Une limitation du trafic s'impose en petit comme en grand: tandis que la commune de Hausen-am-Albis (ci-dessus) libère une rue de quartier du trafic de transit par de simples restrictions et une signalisation appropriée, Berne ne laisse accès à sa vieille ville (ci-dessous) qu'aux voitures de livraison et aux habitants du quartier (photos Michel/IVT ETHZ).





C'est de Delft que nous vient la notion de rue résidentielle: c'est là que, pour la première fois, des rues ont été libérées du trafic motorisé et rendues aux gens qui se promènent, travaillent ou se divertissent (photo Michel).

Rues habitables = ville habitable?

Les choses ne sont pas aussi simples

L'idée nous vient de Hollande. Et elle vise simplement à soulager une rue de la plus grande part possible de son trafic motorisé, et à la rendre plus paisible. En Suisse, nous en sommes encore dans les débuts. Mais le sujet occupe de plus en plus les autorités, les services d'urbanisme, et plus encore les citoyens. Que pouvons-nous attendre d'une «rue résidentielle»? Quelles expériences fait-on en ce domaine? Quelle est la tendance?

La plupart des Européens vivent aujourd'hui dans des villes, ou dans des conditions de vie urbanisées. Aussi n'est-il pas indifférent de savoir dans quel état se trouvent nos sîts. Même si nous ne connaissons pas chez nous les bidonvilles de Naples ou de Londres, nous ne sommes pas pleinement satisfaits. Le bruit nous devient pénible; la pollution de l'air est parfois «préoccupante», comme on dit officiellement; enfants et handicapés courent de réels dangers; les quartiers et les localités sont défigurés; la substance architecturale est souvent négligée.

Nous sommes enclins à améliorer nos villes. Nous assainissons des arrières-cours, rénovons des maisons, nous préoccupons de l'infrastructure dans les quartiers, veillons de près sur les coins de verdure.

Un point très important de cette liste de mesures est l'aménagement des rues et des places de quartiers. L'idée des rues résidentielles nous est venue il y a à peu près quatre ans des *Pays-Bas*. Les rues résidentielles de Delft ont été et sont encore la Mecque des partisans de cette innovation. Ces rues étroites, agréablement pavées, que dominent de ravissantes petites maisons à pignon, sont charmantes. Et bien que nous sachions tous que Delft n'est pas comparable à nos rues de quartiers suisses, nous avons commencé à nous intéresser aux rues résidentielles.

Phase expérimentale de deux ans

Nous sommes aujourd'hui au milieu d'une phase expérimentale de deux ans environ. L'*Office fédé-*

ral de la police a élaboré des directives concernant les rues résidentielles, et les Communes peuvent faire des propositions quand elles estiment qu'une ou plusieurs de leurs rues sont aptes à prendre ce caractère. Il y a actuellement dans notre pays cinq rues résidentielles signalisées comme telles: la rue de Laufon et la rue de Liestal à Bâle, la rue Welti à Zurich, la rue «Im Schatz» de Bassersdorf (ZH), et la rue Walther-Hausser à Waedenswil (ZH). Quelque cinquante de ces rues sont en projet ou en voie de réalisation dans diverses parties du pays.

Le problème n'est pas simple: les directives sont strictes, les habitants ne sont pas toujours d'accord du premier coup, les Communes placent leurs priorités ailleurs, et un aménagement bien fait peut coûter cher. Aussi cette question a-t-elle surgi: n'y a-t-il pas des solutions moins onéreuses et plus rapidement réalisables que les rues résidentielles? La notion d'«atténuation du trafic» fait l'objet maintenant d'une large discussion. Que recouvre-t-elle?

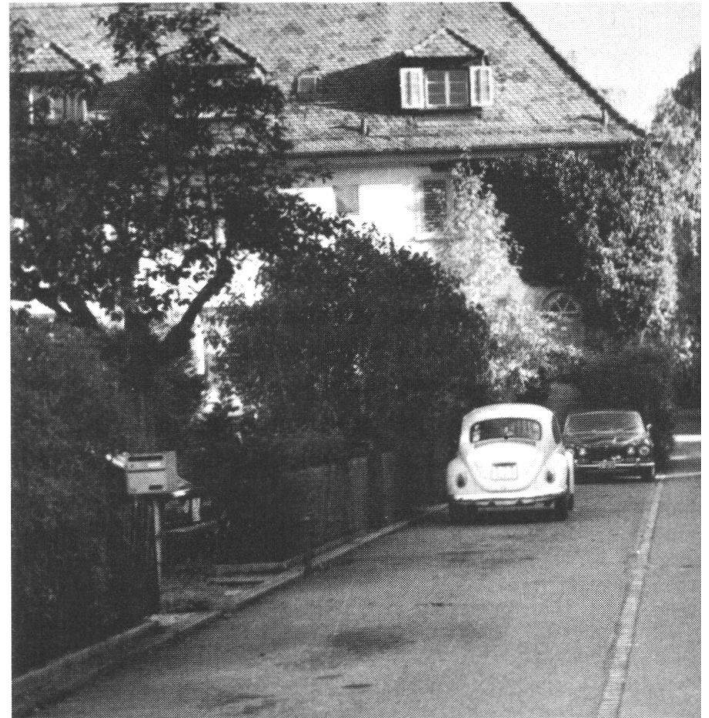
Il s'agit de mesures qui rendent une rue plus paisible. Les moyens d'y parvenir peuvent être des mesures très modestes, comme la pose de bacs à fleurs ou le détournement du trafic. Un cul-de-sac, ou un parcage avec alternance, peut contribuer à atténuer l'intensité du trafic. Mais ce résultat peut aussi être obtenu par une combinaison de plusieurs moyens. Une rue résidentielle n'est rien d'autre qu'une catégorie spéciale de rue à trafic atténué.

Quel est le caractère d'une rue résidentielle?

Un conducteur de voiture sent tout de suite qu'il se trouve dans une telle rue. Il doit d'abord franchir un trottoir qui tient toute la largeur de la rue. En règle générale, l'entrée a été rendue plus étroite, formant comme une «porte». La rue résidentielle est le contraire d'une piste de course; la vue y est bouchée, à dessein, à peu près tous les cinquante mètres: la piste de circulation est déplacée et des arbres, des voitures en stationnement, des bacs à fleurs, des murets, empêchent de voir à distance. Tout contribue à ce que le conducteur de voiture observe la limite de vitesse de 20 kmh. Les subdivisions de la rue, soulignées par une alternance de revêtements différents (pavage), contribue à l'ambiance spéciale qui est le propre de la rue résidentielle.

Mais cette ambiance ne tient pas seulement à l'aménagement de la rue; elle tient tout autant à ses habitants. Selon qu'ils utilisent ou non leur rue à bon escient, et selon la manière dont ils le font, elle peut être morne ou vivante. Les habitants jouent

surtout un rôle important dans le cas des rues à trafic atténué. Il apparaît finalement impossible d'organiser une rue résidentielle ou une rue à trafic atténué contre la volonté des habitants. Aussi de nombreux services d'urbanisme ont-ils mis sur pied une collaboration entre habitants et administration.



Un lieu de rencontre

La collaboration des habitants entre eux se révèle déterminante, et pas seulement pendant la phase de planification. Ils ont l'occasion d'entrer en contact, d'établir des relations de bon voisinage, de travailler ensemble à un même but. Une enquête de l'*Ecole sociale de Bâle*, menée à la demande du



Service d'urbanisme de la ville, a donné des résultats frappants. On a comparé deux rues aussi semblables que possible, dont l'une avait été aménagée en rue résidentielle (bien que sans signalisation encore), et l'autre non. Et l'enquête a permis de constater que dans la première il y avait trois fois plus de rencontres et d'actions communes que dans la rue de quartier ordinaire. L'hypothèse selon laquelle les rues résidentielles sont favorables au voisinage et à la communication a été, dans ce cas, pleinement confirmée.

A *Waedenswil*, la rue résidentielle a été terminée en automne 1980. Le groupe d'habitants a eu tant de plaisir à collaborer qu'il a décidé de rester constitué et d'étendre ses activités à l'ensemble du quartier. On fait des projets de fontaine, de place de jeu, d'auditoire, et d'un programme de loisirs pour enfants et familles.

De la rue résidentielle à la cellule de quartier...

Le débat sur les mesures propres à atténuer le trafic n'en restera pas là. Aujourd'hui, nous ne voulons plus nous satisfaire de quelques rues paisibles. Que peut apporter une seule rue à la communauté? On parle déjà de *réseaux*, d'*îlots*, d'*environnement* paisible pour les maisons; Zurich compte aménager des «*cellules de quartier*», comprenant trois ou quatre rues. Des signes donnent à penser que le débat ne s'arrêtera pas là non plus. Il est question d'une *conception globale du trafic intégrée*, qui ne laissera pas seulement aux piétons et cyclistes les miettes des surfaces du trafic motorisé, mais fera de tous les participants au trafic des partenaires égaux. La Ville de St-Gall a déjà élaboré un tel projet.

Rues habitables = ville habitable? La chose n'est pas si simple. Comme on l'a dit au début: la ville habitable comprend tout ce dont nous avons besoin pour vivre, soit comme individus, soit comme communauté. Au demeurant, les espaces extérieurs marquent aussi de façon déterminante le visage d'une ville. Il n'est pas indifférent que nos rues soient des pistes de course ou des cadres de vie, et il est important de savoir si nous voulons faire de nos places des carrefours de circulation ou des lieux de rencontre.

Ursula Rellstab

Il y a quelques années, le besoin de rues moins encombrées par le trafic s'est aussi fait sentir en Suisse. En haut: une rue résidentielle restée presque intacte, sans trafic de transit (photo Michel). En bas: une rue résidentielle nouvellement aménagée à *Wädenswil*, à laquelle les habitants ont activement collaboré et qui n'a pas coûté très cher (photo Mohr).

Du plaisir d'habiter au vert:

La tranquillité troublée par ses adeptes

La pénurie de logements dans les villes et l'aspiration à davantage de verdure incitent toujours plus de gens à émigrer – en banlieue ou plus loin encore. Mais plus on s'éloigne et se coupe de son lieu de travail, plus s'accroît le danger que les petites communes campagnardes perdent à leur tour leur valeur et leur agrément, car il est inévitable que les conséquences du phénomène se fassent sentir sur l'aspect du site, les espaces de détente, le trafic, le climat politique et social. D'où la thèse: «L'agrément de l'habitat est compromis par ceux-là mêmes qui le recherchent.» En est-il bien ainsi? Et que peut faire la Commune elle-même, par la planification, pour se protéger? – L'exemple d'une commune suisse «moyenne» aidera à répondre à ces questions.

Elle s'appelle *Mönchaltorf* et se trouve dans l'Oberland zuricois. Elle ne fait pas partie de l'agglomération de la capitale, puisque distante d'une bonne vingtaine de kilomètres; ce qui lui a épargné un trop gros «boom» économique. Elle occupe une jolie situation, sur un ancien marais asséché, près des rives du Greifensee. Au sud s'élève le Pfannenstiel, au nord les premières collines de l'Oberland. Sur les 775 ha de cette commune, plus de 500 sont exploités par l'agriculture. Le village a les traits typiques d'une commune qui se développe: le centre historique, où se serrent les caractéristiques «Flarzhäuser» (fermes avec habitation à longues rangées de petites fenêtres), est entouré par les «générations» successives de locatifs, de villas et de petits bâtiments industriels. Des tas de terre fraîchement remuée et des gabarits annoncent une vive activité du bâtiment pour les prochaines années. L'industrie occupe une place modeste: les quatre plus grandes entreprises représentent ensemble quelque 120 emplois.

Durant les sept dernières années, la population a augmenté d'environ 50%, et les autorités pourront fêter cet été le trois millième habitant. Mais que cherchent et attendent les nouveaux arrivants dans cette commune campagnarde? Et qu'apportent-ils? – Ils espèrent trouver un *domicile agréable*; une région où des mesures de protection de l'habitat ne sont pas encore nécessaires, et où le véritable progrès n'exige pas un retour en arrière. Ils souhaitent trouver de la façon la plus naturelle tout ce qu'on n'obtient en ville qu'avec la coercition des *rues résidentielles*: peu de circulation, plus de calme, plus d'espace et de verdure, plus de places de jeu et de contacts humains. La question de savoir si leur émigration à la campagne ne risque pas, précisément, de compromettre l'idylle qu'ils espèrent, ne les effleure pas.

Le cachet (hélas unique) de l'ancien

Le taux de croissance de Mönchaltorf est encore raisonnable si on le compare à celui de *Geroldswil*, commune de la vallée de la Limmat, où la population a augmenté de 234% en dix ans. Mais aucune commune, même pas Mönchaltorf, ne peut «digérer» sans autre une croissance rapide, qui a des conséquences pour l'aspect du site, pour l'agriculture, pour les espaces de détente, pour les rues et toute l'infrastructure. De plus, les rapides changements de la structure sociale et politique peuvent aussi susciter des difficultés.

L'agrément de l'habitat tient en grande partie au *caractère du site* construit. Sur ce point, les choses ne se sont pas passées à Mönchaltorf autrement qu'ailleurs: de loin déjà, le visiteur voit s'élever dans la plaine les grands bâtiments locatifs, qui contrastent brutalement avec le modeste village originel. En dépit de leur lourde présence, le plan directeur régional a mis la commune tout entière dans la catégorie «agricole». Pour protéger l'aspect du village contre de nouvelles atteintes, la planification locale prévoit maintenant qu'on ne puisse édifier des maisons qu'avec deux étages sur rez. Pour le centre historique, on a interdit les toits plats.

Les *petites villas* ont champignonné à Mönchaltorf en rangs serrés, chacune avec son entourage gazonné de même surface. Pas question d'individualisme ou de cachet, comme dans l'ancien village. «La construction, autrefois prestation culturelle au sens le plus large, équivaut aujourd'hui à une menace pour la culture, pour ne pas dire à sa destruction», écrit le professeur Benedikt Huber (Zurich) dans un article. La cause en est une coupure entre le domicile, le lieu de travail et celui des loisirs: ces éléments de la vie quotidienne n'ont plus de rapports entre eux.



Plus la population augmente aux environs d'une ville, plus la verdure diminue: les limites de Mönchaltorf (Oberland zuricois) se rapprochent sans cesse de la ferme naguère isolée (photo Schmidt).

Le lotissement-hameau: peut-être une solution

Il y a à Mönchaltorf un de ces lotissements qui offrent des conditions nouvelles (ou plutôt redécouvertes) d'habitation: une communauté de promoteurs a édifié sur un terrain de 9000 m² une quinzaine de *maisons groupées autour d'une grande surface intérieure* qui sert de jardin communautaire. Le but de cette formule est de favoriser le contact entre habitants et l'esprit de communauté. Un garage commun – au contraire des villas mentionnées plus haut – contribue à épargner des terres, à élever la qualité de la vie et l'agrément de l'habitat. Au centre de la conception de ces lotissements-hameaux, il y a l'idée de mettre une partie des espaces disponibles à la disposition de la communauté. Il ne faut d'ailleurs pas oublier que seul *l'environnement de l'homme* peut faire l'objet d'une planification – non l'homme lui-même. Dès lors, si l'architecture peut répondre aux besoins présumés des habitants, si elle peut encourager par tous les moyens possibles les relations sociales, l'agrément effectif de l'habitat dépend toujours de l'individu lui-même. L'enveloppe extérieure ne peut jamais apporter plus que des conditions favorables, qu'il appartient à l'homme d'utiliser en fonction de sa personnalité.

Citons ici l'avis de M. Roland Leu, l'architecte de

ce lotissement: «La vie communautaire y fonctionne réellement. Même si ce lotissement peut paraître, de l'extérieur, fermé sur lui-même, ses habitants n'en prennent pas moins une part active à la vie de la commune.» Ce n'est donc pas un «ghetto social», comme le prétendent des critiques. Pourtant, ce que même la formule du hameau n'a pas

La monotonie architecturale de ces maisons familiales est encore soulignée par la rigoureuse division des parcelles et les voies d'accès à chaque demeure (photo Schmidt).





Ci-dessus: le centre historique de Mönchaltorf: la rue qui se faufile entre les typiques «Flarzhäuser» est étroite et dangereuse; après la construction de la route de contournement projetée, elle sera transformée en rue résidentielle. Ci-dessous: innovation du lotissement-hameau; dans le quartier d'Am Aabach (à Mönchaltorf), les maisons se groupent autour d'un espace intérieur qui sert de parc. Cette formule favorise les relations communautaires et le bon voisinage (photo Schmidt).



réussi, c'est *l'intégration des lieux de travail*: le fossé entre travail en ville et domicile à la campagne semble, là aussi, infranchissable.

Le site est-il protégé?

Le centre de Mönchaltorf, avec ses demeures typiques, a le charme bien connu des sites historiques. «Il a été épargné par les machines de chantier et la pioche du démolisseur, et présente aujourd'hui encore un visage avenant», estime l'autorité communale. Afin de le protéger aussi pour l'avenir, l'Association locale de protection des sites a donné le branle à l'élaboration d'un règlement partiel des constructions. Fondé sur la nouvelle loi cantonale, il a été ratifié il y a deux ans par la population. La Commune entend que le vieux village reste inchangé. «Cependant, ce règlement des constructions ne doit pas être confondu avec une protection des monuments». En dépit du mot «erhaltenswert» qui représente pour les édifices la protection maximale, seule l'église est véritablement protégée; tous les autres peuvent être – à certaines conditions – transformés ou démolis. «Mettre les maisons sous protection n'était pas de ma compétence», déclare l'architecte J. Schilling (Zurich), responsable du règlement partiel. «Cela sera l'affaire de la commission locale de protection des sites». M. P. Hess, président de l'Association de protection des sites, est heureux du nouveau règlement: «C'est un précieux encouragement pour la cause de la protection du patrimoine, en même temps qu'un bon instrument de planification. Il appartient maintenant aux autorités de faire en sorte que les prescriptions soient appliquées.»

Protéger la paysannerie

La planification locale est maintenant à l'ordre du jour à Mönchaltorf. Il s'agit, comme l'affirme le projet, de réaliser au moyen de cette planification une interpénétration équilibrée des diverses zones à bâtir. En même temps, des zones réservées au travail doivent empêcher que le village ne devienne une cité-dortoir. «Concernant la grandeur des zones à bâtir, nous avons utilisé à plein les surfaces autorisées par l'Etat», nous dit M. R. Lang, directeur des constructions et président de la commission de planification. Quant aux exploitations agricoles qui subsistent au village ou à sa périphérie, nous cherchons à les protéger, totalement; nous aimerions les placer, quand c'est possible, en zone réservée». L'agriculture, symbole de la vie à la campagne, doit ainsi être préservée.

Le plan des sites doit «créer ou garantir les espaces nécessaires à l'épanouissement de l'homme et à la

Et que dit la loi?

lsp. Depuis le 1^{er} janvier 1980 court une période provisoire de deux ans pendant laquelle une autorisation de l'Office fédéral de la police est nécessaire pour la pose du nouveau panneau de signalisation «Rue résidentielle». Elle est liée aux conditions générales suivantes:

- La rue se trouve dans un quartier d'habitation
- Elle intéresse une zone d'au moins un hectare
- Cette zone est habitée par 50 personnes au moins
- Il s'agit d'une rue de desserte
- Il n'y passe pas plus de 100 voitures à l'heure en moyenne
- La rue a une longueur de 50 à 300 m.
- Elle ne sert pas aux transports en commun

*

Le nouvel article 43 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1980, s'énonce ainsi:

1.1. Le signal «Rue résidentielle» (3.11) désigne les aires de circulation spécialement aménagées, qui sont destinées en premier lieu aux piétons et où s'appliquent les règles spéciales de circulation suivantes:

a. La vitesse maximale des véhicules est fixée à 20 km/h; les conducteurs doivent accorder la priorité aux piétons. Les véhicules ne peuvent être parkés qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques.

b. Les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation; les jeux et les sports y sont autorisés. Les piétons ne doivent pas gêner inutilement les conducteurs de véhicules.

2.2. Le signal «Fin de la rue résidentielle» (3.12) indique que les règles générales de circulation sont de nouveau applicables.

3.3. Le Département fédéral de justice et police édicte des instructions concernant l'aménagement et la signalisation des rues résidentielles. Jusqu'à la publication de ces instructions, le signal «Rue résidentielle» ne peut être placé qu'avec l'autorisation de l'Office fédéral.

sauvegarde des conditions de vie naturelles.» Les espaces de verdure considérés comme élément essentiel de l'«habitabilité». Tout en distinguant une réserve naturelle cantonale de plusieurs réserves communales, le plan prévoit aussi la conservation à l'intérieur de la localité des éléments naturels les

plus importants. Il s'agit surtout des ruisseaux et des rives boisées, dont les surfaces vertes limitrophes doivent être accessibles au public.

Un danger pour la qualité de l'habitat: la *décharge publique* prévue par l'Etat sur le territoire de la commune. Certes, le plan cantonal n'a fait que «réserver» un terrain à cette fin, mais les habitants craignent déjà pour leur tranquillité: bruit et gaz de nombreux camions supplémentaires en seraient les conséquences. Sans parler de l'atteinte au paysage. «Nous ne pouvons combattre que l'étendue de la décharge, explique le président de commune G. Stehli, tout le reste étant de la compétence cantonale».

Le pour et le contre d'une déviation

La route de déviation projetée sera-t-elle un avantage ou un inconvénient pour les habitants? – Les opinions divergent. A l'argument de la protection du paysage s'oppose le bruit de la circulation en plein village: on perdrait d'un côté ce que l'on gagnerait de l'autre. Mais le projet a encore un autre inconvénient, selon M. Lang: «Si nous demandons à l'Etat de hâter la construction de la route de déviation, nous aurons la décharge plus tôt, et nous ne pourrions plus arguer – contre cette décharge – de l'accroissement du trafic dans le village». M. Ivo Kuster, du bureau de planification Urfer & Reimund & Partner (Zurich), voit dans ce projet de déviation une nouvelle possibilité d'améliorer la qualité de la vie au village: «La rue unique qui actuellement se faufile entre les vieilles maisons est étroite et dangereuse. C'est pourquoi le groupe de travail pour les chemins piétons a suggéré qu'après la construction de la route on aménage ici une rue résidentielle».

Une question de coresponsabilité

La statistique des emplois qui existent sur place montre que la grande majorité des personnes actives vont travailler ailleurs. Or ces personnes, dans la mesure où elles n'utilisent pas les transports en commun, incommode leurs voisins, ainsi que tous les habitants qui se trouvent sur leur parcours. Elles, ces amis des espaces verts, contribuent à compromettre les agréments. La recherche de cet agrément est souvent égoïste, et la *coresponsabilité* est ici une notion le plus souvent inconnue.

Cette notion devrait aussi jouer un rôle dans la vie politique et sociale de la commune. M. Stehli souligne que nombreux sont les nouveaux venus qui s'intéressent activement à la vie communale et se mettent à disposition pour des charges publiques.

Ouverte aux exclus

Vernier aménage une rue résidentielle

«Créer une rue résidentielle, c'est donner à tous les «exclus» de la rue – les enfants, les piétons – le droit de s'y promener, de s'y reposer ou d'y jouer librement et en sécurité, sans toutefois en interdire l'accès aux automobiles.» C'est ainsi, selon le Conseiller administratif Claude Ketterer, que les travaux de la première rue résidentielle créée à Genève sont actuellement engagés dans le centre du village de Vernier.

Depuis 1978, des études de réaménagement étaient développées. Elles visaient à réduire la circulation de transit à travers la rue du village et à créer des places de stationnement dans la proximité immédiate. Malgré l'existence de la route de Peney, l'évitement du trafic pendulaire, qui rejoint le lieu-dit «*Le Canada*», ne se réalisait que partiellement. Le projet d'aménagement développa plusieurs aspects: création de places de parcage, déplacement du préau de l'école, aménagement d'une place, revêtement des sols adapté au caractère du village, ralentissement de la circulation automobile. La formule de la rue résidentielle apparut particulièrement indiquée pour un problème de cet ordre.

Dans un village

Après une information et une consultation préalables des habitants et des commerçants concernés, le *Conseil municipal* se prononça au mois de février 1980. Le village de Vernier est l'une des entités de cette commune qui compte plusieurs «cités satellites» (Le Lignon et les Avanchets) et une importante population (28 000 habitants). Au cours de l'été suivant, l'*Office fédéral de la police* puis le *Département*

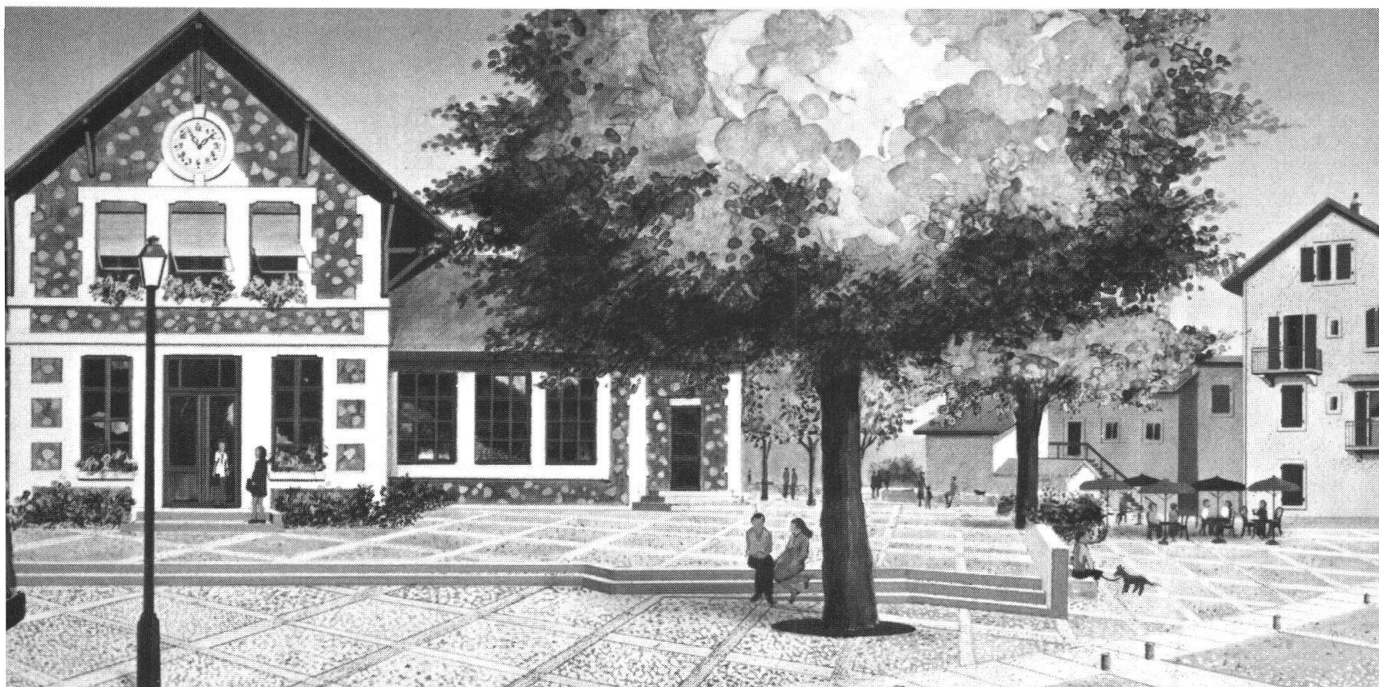
Or ce zèle, et le déplacement de l'influence politique qui peut en résulter, risque d'amoin-drir le sentiment du «chez-soi» des autochtones, mis soudain à l'écart. M. Lang confirme que cette tendance se fait jour à Mönchaltorf. L'esprit d'initiative des nouveaux habitants peut cependant contribuer à la qualité de la vie, en ce sens qu'il favorise le développement des manifestations culturelles et des installations de loisirs.

Christian Schmidt

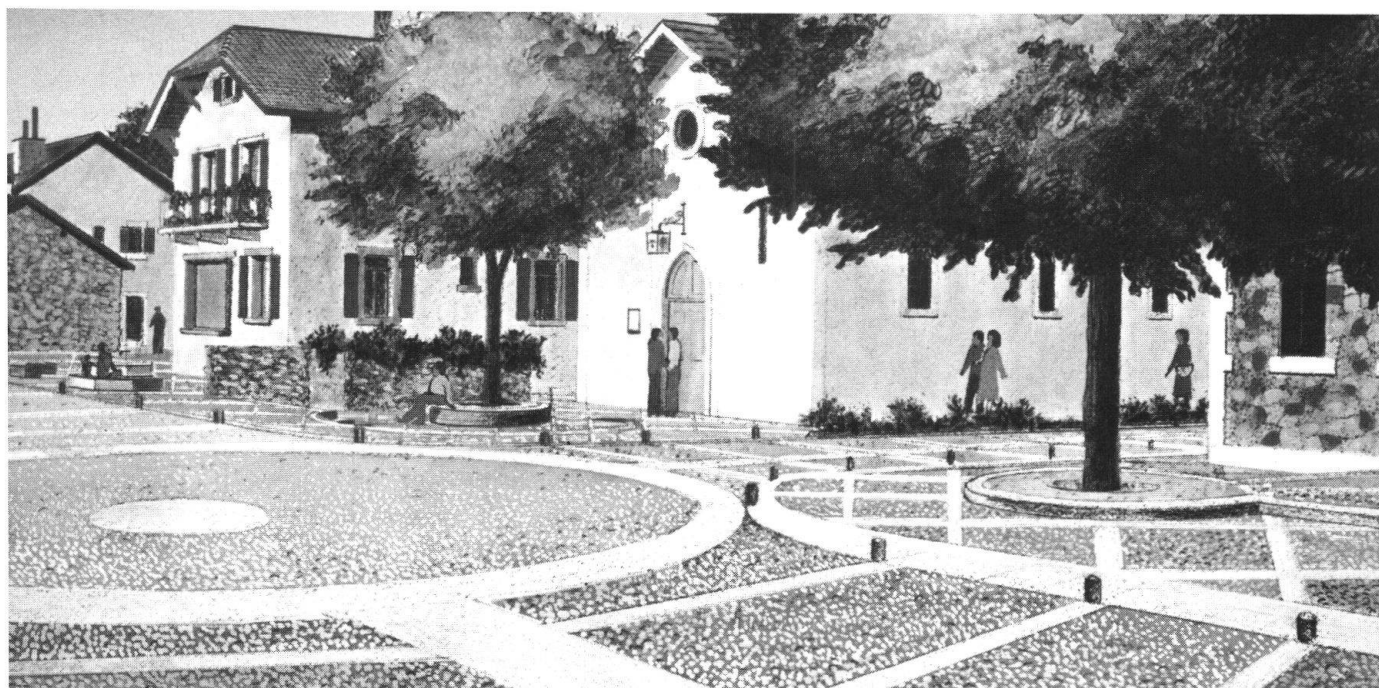
ment cantonal de justice et police accordaient l'autorisation de placer le signal «rue résidentielle» à la fin des travaux. Ces derniers ont débuté au mois de septembre 1980; ils s'achèveront en octobre 1981.

Le coût de l'aménagement d'ensemble atteint un peu moins d'un million de francs. Sur cette somme, un quart environ est consacré à l'aménagement de la chaussée proprement dite. Relevons qu'un effort particulier a été entrepris dans la re-

cherche de matériaux pour le revêtement des sols. Le pavement comprend des bandes de dalles de granit de 30 cm de largeur et 4 cm d'épaisseur posées sur un lit de mortier et formant des carrés de 2 m × 2 m. Des galets de rivière de 40 × 50 mm sont disposés au centre. Ces matériaux devraient s'adapter au caractère du site et à l'architecture du village. L'aménagement de la chaussée englobe les espaces contigus, notamment les terrasses de cafés. En général, la population de la commune a accepté



Ci-dessus: aménagement du village de Vernier. Vue sur la rue résidentielle. A gauche l'école; à droite une terrasse de café. Ci-dessous: vue sur la place créée à l'intersection de la Via Coisson à Vernier. Un concours public sera prochainement ouvert pour la création d'une sculpture à cet emplacement. En face, vue sur la chapelle.





Qu'est-ce...?

Une «rue résidentielle» est une notion propre au domaine de la circulation routière régi par le droit fédéral. Il s'agit d'une aire de circulation destinée en premier lieu aux piétons et spécialement aménagée dans ce but. La circulation et le parcage des véhicules y restent cependant autorisés, mais sous certaines conditions fixées par la loi. Des règles spéciales de circulation s'y appliquent.

Afin d'indiquer clairement aux usagers de la route qu'ils pénètrent dans une «rue résidentielle», un signal routier approprié est placé à chaque accès de la rue. Bien que classé par l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979, dans la catégorie des signaux de priorité, le signal «Rue résidentielle» (3.11 OSR) implique essentiellement des règles de comportement de la part des piétons et des conducteurs en présence. Ce comportement doit toutefois être dicté avant tout par la configuration des lieux, c'est-à-dire par des éléments matériels adéquats, constitutifs de l'aménagement que prévoit la loi. Il faut donc bien se rendre compte que le signal «Rue résidentielle» ne crée pas la «rue résidentielle» – de même que le signal «Autoroute» ne crée pas l'autoroute – mais indique seulement aux usagers qu'ils se trouvent dans une rue spécialement aménagée où s'appliquent des règles de circulation particulières.

La «rue résidentielle» ne doit pas être confondue avec:

- Une zone résidentielle, notion propre à la législation en matière de constructions;
- Une zone (ou rue) piétonne. Bien que répondant à des préoccupations analogues, zone piétonne et «rue résidentielle» se distinguent par divers aspects, dont notamment:

- la situation géographique: la zone piétonne se situe en principe dans le centre d'une ville, où règne une activité commerciale, alors que la «rue résidentielle» est avant tout adaptée, en tant que mesure de protection de l'habitat, à des quartiers d'habitation plutôt éloignés des centres urbains;
- la fonction: la zone piétonne est essentiellement destinée à accueillir des piétons, sinon exclusivement du moins principalement, d'où l'introduction de restrictions importantes quant à l'accès éventuel de véhicules, alors que l'accès de ceux-ci dans une rue résidentielle n'est pas soumis à restriction;
- le statut juridique: à l'inverse de la «rue résidentielle» caractérisée par une signalisation ad hoc entraînant l'application de règles spéciales de circulation, la zone piétonne n'est pas caractérisée, en l'état actuel de la législation, par une signalisation spécifique, impliquant des règles de circulation dérogeant aux règles générales.

Département de
justice et police de Genève

ce projet très favorablement; il faudra toutefois attendre quelques années pour pouvoir faire le bilan de cette expérience novatrice.

En ville de Genève

L'intérêt manifesté à l'égard des rues résidentielles s'est traduit à Genève par la publication de deux brochures d'information. La première, éditée par le Département de justice et police, renseigne les citoyens sur la notion même de ces rues, leurs conditions de réalisation ainsi que sur les procédures d'autorisation. La seconde, éditée par le Service immobilier de la Ville de Genève, vise à engager le dialogue avec les associations et les groupes d'ha-

bitants concernés. Actuellement, cette administration examine une douzaine de demandes venues de divers quartiers de la ville. L'étude de ces divers projets doit bénéficier de l'accord du Canton et des services de la Confédération. Pour chaque rue un aménagement particulier doit être étudié.

Il est vraisemblable que dans les mois à venir d'autres projets seront lancés dans des communes où la nécessité de rues résidentielles serait ressentie. Progressivement, il appartiendra aux automobilistes de s'habituer à ces nouveaux signaux routiers. Souvenons-nous que, dans ces secteurs, la vitesse maximale des véhicules est fixée à 20 km/heure. Alors, sachons prendre notre temps... *Pierre Baertschi*

Rues résidentielles: test bâlois

Expériences positives

Préoccupé par la baisse de qualité de la vie urbaine, le gouvernement du canton de Bâle-Ville a décidé en 1975, d'une part de libérer d'un lourd trafic de transit des quartiers d'habitation, par des mesures de canalisation et de concentration de ce trafic sur des axes déterminés, et d'autre part de transformer certaines rues dites de dessertes en véritables «rues résidentielles», par des mesures de construction. Dans divers quartiers de la ville où les enfants sont particulièrement nombreux, on devait faire l'essai de rues résidentielles permettant d'accumuler les expériences pratiques.

Savoir si une chose est nuisible ou utile est *une question de mesure*. Trop de trafic motorisé ne convient pas aux villes et aux villages. Des gens toujours plus nombreux s'avisent que «la ville pour l'auto» – naguère souhaitée par beaucoup – ne s'est révélée bonne ni pour le trafic, ni pour la ville. Aussi le réseau des rues a-t-il été reconsidéré par les planificateurs, et divisé en deux catégories: d'une part les rues donnant *priorité au trafic motorisé*; elles sont adaptées au dynamisme des conducteurs et à la capacité des voitures, et équi-

pées de moyens techniques auxiliaires (par exemple, signalisation). D'autre part, les rues où ce sont *les piétons et les cyclistes qui ont la priorité*; le trafic peut y être réduit, par des mesures de construction ou de police de la circulation, destinées à améliorer la sécurité, l'environnement et les conditions d'habitation. Les rues résidentielles constituent une forme particulière de cette atténuation du trafic. Là, le flot de la circulation est freiné par des pistes de circulation plus étroites, par des revêtements du sol différenciés, par des reliefs à contourner, etc., et les conducteurs sont amenés à circuler plus lentement et avec plus d'égards pour les autres usagers.

Sans sacrifier les voisins

Trois rues résidentielles expérimentales, présentant certaines différences, ont été aménagées à Bâle entre 1977 et 1979, d'entente avec les habitants. Dans les tronçons de rues concernés et dans les quartiers voisins, on a procédé à divers comptages, enquêtes et observations, une fois avant et une fois après l'aménagement, de façon à pouvoir comparer les résultats. Et finalement les habitants, les tenanciers de magasins et les propriétaires d'immeubles ont été interrogés sur leurs expériences individuelles. Cet essai de rues résidentielles

Le nouvel aménagement de la rue de Laufon, à Bâle, a coûté 200 000 francs. Exemple peu satisfaisant et discutable du point de vue esthétique. Mais une enquête a montré que la grande majorité des habitants des rues résidentielles d'alentour estiment que l'habitat s'est amélioré (photo Hess).



n'est pas encore achevé, mais on peut en tirer des conclusions provisoires:

- *les émanations et autres nuisances du trafic ont diminué;*
- *une forte majorité des habitants estiment que l'habitat est plus agréable qu'avant, et préconisent la création d'autres rues résidentielles;*
- *la majorité des habitants des rues adjacentes sont du même avis, ce qui montre que les inconvénients supprimés ne se sont pas reportés sur les voisins;*
- *trois quarts des personnes interrogées désignent l'atténuation du trafic comme une tâche importante de l'urbanisme.*

Nous sera-t-il permis de présenter ces opinions comme un ordre démocratiquement exprimé d'atténuer le trafic dans toute la ville de Bâle? Une telle réalisation coûterait environ 100 millions de francs; grâce aux rues à grande capacité et à forte circulation déjà en bonne partie existantes, ce projet pourrait être entrepris sans délai.

*Peter Bachmann
Office de planification
cantonale et communale*

Projets de rues résidentielles à Berne:

Tous à l'ouvrage!

Sur 25 propositions concernant des mesures d'atténuation du trafic, les autorités communales de Berne en ont retenu trois pour en faire des projets réalisables. Au moment de la planification, une grande importance a été accordée à une étroite collaboration avec la population concernée. Une somme de 600 000 francs est à disposition pour la réalisation des projets.

Pour pouvoir examiner le plus tôt possible ces demandes, une commission a été constituée au sein de l'administration municipale. Elle réunit, conformément à la variété des faces du problème, un ingénieur spécialiste de la circulation, un architecte, un expert de la police communale et des spécialistes pour diverses questions de détail. Après un premier examen général des propositions, les autorités communales ont porté leur choix sur trois rues du quartier de la Länggasse et une du Breitenrain, se prêtant à un test de rue résidentielle. Elles ont en outre décidé qu'en collaboration avec l'Institut des communications et transports du Poly de Zurich, on ferait l'essai de mesures à la fois

plus simples et plus étendues d'atténuation du trafic, et qu'on les évaluerait scientifiquement: cela dans les quartiers de Beaumont (Mattenhof/Weissenbühl) et du bas Kirchenfeld.

Stands d'information itinérants

En étroite collaboration avec les habitants concernés, les promoteurs du mouvement et la commission administrative, des bureaux d'ingénieurs mandatés établirent les projets généraux. Les étapes de ce travail furent conformes à un programme fixé à l'unanimité:

1. Sur la base des propositions parvenues à la Commune, les bureaux d'ingénieurs établirent divers projets;
2. Dans des assemblées d'information et de discussion avec des habitants et des propriétaires d'immeubles des rues et quartiers concernés, des informations générales furent données sur le thème «protection de l'habitat, atténuation du trafic»; les projets furent présentés et l'on discuta les suggestions, vœux et critiques émanant des habitants; l'exemple du quartier du Kirchenfeld montra notamment que la procédure choisie permettait de suspendre la marche des travaux en cas de réaction négative prépondérante des personnes directement intéressées.
3. Immédiatement après les assemblées d'information et de discussion, les habitants concernés directement, et d'autres encore, eurent l'occasion de discuter avec des représentants des bureaux d'ingénieurs des propositions sous forme de suggestions, esquisses et plans dressés par eux-mêmes, dans des stands d'information itinérants ou dans des baraquements installés tour à tour dans chaque rue concernée. Cette étape d'«ateliers» a été très précieuse et a donné une image remarquable de la population et de ses idées.
4. Toutes les propositions ont été ensuite étudiées par des spécialistes du point de vue de leurs possibilités de réalisation et classées d'après leur fréquence. De là sortirent deux ou trois variantes, qui furent ensuite retravaillées par les bureaux d'ingénieurs.
5. Lors de nouvelles assemblées populaires, les variantes mises au point furent présentées. Et l'on eut le plaisir de constater que dans toutes les réunions, les personnes présentes se prononcèrent pour *une* de ces variantes, qui fut alors réétudiée du point de vue de son prix. Un crédit de 600 000 francs, accordé à fin avril, permettra la réalisation des trois projets envisagés.

*Commission des rues résidentielles
de l'administration de la Ville
de Berne*



Le quartier d'Irchel, à Zurich, a été libéré d'une partie du trafic motorisé: mesure de grande ampleur pour la protection de l'habitat. Les comptages de trafic ont montré que celui-ci diminuait de 78% au maximum (photo Rohr).

Zurich: zone de protection de l'habitat

Oasis et labyrinthe

Par la réalisation d'Irchel, zone de protection de l'habitat essayée pour la première fois il y a quatre ans dans le 6^e arrondissement de Zurich, on a tenté de libérer un quartier du trafic de transit. Mais avant que fussent prises les dispositions de police nécessaires, cette prometteuse tentative a été longtemps une pomme de discorde entre autorités et planistes d'une part, et population concernée d'autre part.

Les «intéressés», habitants du quartier en question mais non pas utilisateurs de la Langmauerstrasse qui le traverse, ont fini par laisser en 1977 au Conseil fédéral, dernière instance de recours, les mains libres pour cet essai. Celui-ci devait montrer si tous les inconvénients qu'on en attendait allaient réellement se produire. Le dernier recours encore pendant a été retiré en 1978. C'est ainsi que l'essai allait devenir *définitif*. Les espoirs de ses partisans et des spécialistes se sont-ils réalisés? La zone d'Irchel est-elle un labyrinthe ou une oasis?

Meilleure qualité de la vie

On peut répondre: les deux. Ainsi qu'on le pré-

voyait, le quartier a un peu l'aspect d'un labyrinthe. En même temps, une sensible *atténuation du trafic* a été obtenue, grâce à des modifications réglementaires qui le rendent plus espacé; ce qui contribue à améliorer la qualité de la vie. Les comptages l'ont confirmé: ce trafic a diminué jusqu'à 78%. Le test d'Irchel a montré que le système auquel on recourait naguère, et qui consistait à créer des oasis de verdure où les habitants venaient se mettre un moment à l'abri des émanations et des dangers du trafic, ne suffit plus. Il importe bien davantage de modifier la situation dans l'ensemble du quartier, de telle façon qu'on y vive mieux. Pour y parvenir, il est nécessaire d'intervenir par des mesures relevant de la construction, de la réglementation du trafic et de l'aménagement, de façon que:

- le trafic soit réduit au minimum dans les quartiers d'habitation, c'est-à-dire que le trafic qui ne concerne pas ces quartiers en soit détourné;
- les véhicules roulent plus lentement, avec plus de retenue et plus d'égards envers les habitants.

La réduction du trafic dans la mesure souhaitable a été réalisée dans la zone d'Irchel. Il s'agit maintenant, en une seconde phase, de canaliser ce trafic atténué par des mesures d'aménagement et de construction – par exemple au moyen de rues résidentielles. Cela dépend, d'une part, des possibilités financières, et aussi, dans une large mesure, de la volonté des habitants de la zone en question.

Hans Rohr

Exposition itinérante «Rues habitables»

Lsp. Du 16 mai au 2 août 1981, le Musée des arts décoratifs de Zurich présente une exposition sur le thème des «Rues habitables», à laquelle la Ligue suisse du patrimoine national a collaboré et qui s'accompagne de diverses manifestations sur place. Conçue par la journaliste Ursula Rellstab, cette exposition concerne les problèmes d'atténuation du trafic dans nos villes et villages. Il ne s'agit pas seulement, en l'occurrence, de rues résidentielles, mais de toutes les mesures concevables, dans leur grande variété, qui permettent d'atteindre le but, telles que chicanes, îlots d'habitation, ou zones qu'on appelle «cellules de quartier» dans certaines villes.

Aujourd'hui, on s'occupe surtout d'atténuation du trafic à propos des quartiers anciens; mais c'est important aussi pour les quartiers modernes, et cet élément devrait être intégré dans la planification des nouveaux lotissements. L'exposition donne des exemples de Suisse et d'autres pays européens. Elle montre aussi comment les habitants eux-mêmes peuvent procéder lorsqu'ils désirent pour leur rue plus de tranquillité. Dans la «chambre aux accessoires», l'exposition présente tout ce dont on a besoin pour l'aménagement d'une rue résidentielle: lampadaires, bacs à fleurs, bancs publics, jeux, etc. Un espace a été aménagé pour des productions (sur podium), pour l'information des écoliers, pour des cours destinés aux promoteurs et collaborateurs des groupes de quartiers qui s'occupent d'atténuation du trafic et de rues résidentielles. Sur une agréable petite «place de quartier», le visiteur peut s'initier à la bibliographie spécialisée. L'Office de planification urbaine de la Ville de Zurich montre ce qui a déjà été réalisé, ce qui est en cours d'aménagement et ce qui est en projet.

Le Musée des arts décoratifs de Zurich

s'était déjà occupé, antérieurement, du problème de la rue, notamment en 1975 lors de l'exposition jubilaire «Visage de la rue». Le débat sur l'aménagement de nos rues et places de quartiers avait alors atteint un point culminant, raison suffisante pour reprendre ce thème. La manière dont sont aménagées les rues de nos quartiers n'est pas sans importance; il faudrait en tout cas prendre garde à ce que les rues ne soient pas dénaturées par une verdure analogue à celle d'un parc, ou par un revêtement ou un éclairage inappropriés. L'aménagement doit s'harmoniser avec les façades et avec les arbres qui séparent les maisons. Il ne faut pas négliger non plus la question de la protection du site. Une partie importante de l'exposition a été conçue pour être itinérante et voyagera ultérieurement, en plusieurs exemplaires, dans d'autres villes allemandes. L'organisation responsable de ces déplacements est l'association «Pro wohn(liche) Strassen», dont les principaux membres sont: Pro Helvetia, Pro Juventute et la Ligue suisse du patrimoine national.

P.S. Vous pouvez la louer!

D'une conception simple, facile à monter et n'exigeant qu'une surface de 200 m² au plus, cette exposition itinérante s'adresse à chacun et peut aussi être louée par des sections de la LSP, par des Communes, des associations, des écoles, des organisations professionnelles, des Musées, etc. Le montage et le démontage sont inclus dans le prix de location. Le catalogue de l'exposition contient d'ailleurs tous les renseignements désirables. On peut demander aussi des informations à Pro Juventute, secrétariat général, Seefeldstrasse 8, 8008 Zurich (01/ 252 72 44), ou au Schweizer Heimatschutz, Postfach, 8032 Zurich (01/ 252 26 60).