Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 81 (1986)
Heft: 4

Artikel: Attention à l'esthétique!
Autor: Morisod, Jean-Claude
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175272

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: 18.07.2025

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

Die Ästhetik beachten!

Wie kann der Autoverkehr in den Altstadtquartieren begrenzt werden, ohne die individuellen Freiheiten allzusehr einzuschränken und dennoch die künstlerische Qualität des Architekturerbes zu bewahren? Sicher ist: Das Modell der in den Neubauquartieren aufgekommenen Wohnstrassen darf nicht einfach auf die von der Geschichte geprägten alten Strassen übertragen werden. Was also ist in welchem Falle zu tun?

Bei Strassen, auf denen Motorfahrzeuge nicht verboten werden können, drängen sich vorab diskret eingebaute Hindernisse auf; sie sollen den Automobilisten anhalten, langsamer zu fahren. Umgekehrt müssen solche Strassen mit genügend breiten Trottoirs versehen sein und womöglich als zurückhaltend signalisierte Einbahn geplant werden. In verkehrsfreien Gassen liegen die Dinge einfacher, doch sollte hier vermieden werden, die ursprünglichen Pflastersteine einzuzementieren. In Strassen und auf Plätzen, die sich zur Verkehrsberuhigung eignen, ist anzustreben, den öffentlichen Raum sicher, angenehm und ruhig zu gestalten – vor allem wegen der Kinder, die hier ihr soziales Verhalten einüben können. Infolgedessen ist der Fussgänger zu bevorzugen, wozu verschiedene standortgemässe Massnahmen in Frage kommen. Diese dürfen jedoch das Ortsbild nicht beeinträchtigen. Blumentröge etwa müssen unterlassen werden, nicht aber kleine Blumengärten und Bäume. Ein Beispiel dafür, wie ästhetische Fragen bei der Strassenraumgestaltung vernachlässigt werden, findet sich im «Quartier de l'Auge» in Freiburg, wo eine Unzahl von Zementsäulen den Fussgänger- vom Verkehrsbereich abgrenzen sollten und dadurch den Strassenraum verändert haben. Der Freiburger Heimatschutz verlangt daher, dass sie weggeschafft werden.

Attention à l'esthétique!

Comment limiter la circulation automobile dans les vieux quartiers des villes sans attenter plus qu'il n'est nécessaire aux libertés individuelles, mais en y préservant les qualités artistiques et le charme du patrimoine bâti?

Comme la modération de la circulation a pour souci de favoriser une meilleure habitabilité des lieux urbanisés, la première tentation serait de reproduire en vieille ville les schémas des *rues résidentielles.* Or cela serait une erreur, car les critères de construction de ces rues nouvelles ne peuvent pas être reproduits comme tels dans des rues anciennes, tant celles-ci sont différentes de celles-là. Car il y a d'abord le temps qui a dessiné la chaussée, sa sinuosité, sa courbe, sa rectitude ou ses angles, la place ou le carrefour, leurs surfaces larges ou exiguës. Il y a aussi mais surtout le sens esthétique plus ou moins aiguisé des édiles et des constructeurs qui, à y regarder de près, ont su donner à la cité son charme témoignant de leur urbanité. Dans les rues anciennes qui ont plus que de l'âge puisqu'elles ont de l'histoire, comme dans les immeubles restaurés du XVIIIe siècle, le mobilier moderne ne s'accorde pas à l'ancien sans égard, équilibre ni goût. Dans ces rues la plantation d'un arbre au débouché d'une place ou d'un carrefour (voyez la rue de Bourg, à Lausanne), l'érection d'une fontaine ou d'une sculpture, ou la pose de bancs confortables (mais avec un dossier, je vous en prie) réjouissent les passants qui s'y sentent à l'aise et bien accueillis.

Quand j'étais enfant, je ne faisais pas de différence entre l'extérieur et l'intérieur de la maison. Pour l'enfant que j'étais, la ville était le prolongement de l'appartement. Ce sentiment d'unicité de la demeure, je l'ai hélas perdu. Pourtant cette impression enfantine a quelque chose d'évident que la ville ceinte de remparts avait peut-être et que la trépidation du moment paraît avoir détruit: la ville perçue par ses habitants comme une agréable suite du domicile. Que faire alors? D'abord peut-être de surcroît distinguer selon qu'il s'agit:

1. des rues où le passage en voiture est obligé;

2. de ruelles impraticables en automobile et

3. de places et de rues où le trafic automobile peut être restreint ou supprimé sans graves inconvénients pour les habitants voisins ni pour leur bien-être.

Rues au passage obligé

Dans les quartiers anciens, il y a des rues dont le passage en automobile ne peut être interdit. Dans ces cas-là, des *mesures spéciales* doivent être prises qui provoquent le ralentissement de l'allure des voitures. Depuis un certain temps déjà, les municipalités ont ainsi placé des seuils sur les axes routiers – appelés *gendarmes couchés.* La plupart du temps ces seuils provoquent des secousses terrifiantes lors de leur franchissement à 50 km/h ou des sauts détestables à 30 km/h déjà, ce qui engendre tout naturellement la colère et la grogne des usagers de la route. Ces seuils, dont l'usage n'est en principe pas à proscrire puisque leur principe est d'avertir physiquement le conducteur que la vitesse de son véhicule doit être adaptée au lieu, devraient être *discrets:* le conducteur percevrait légèrement le soubresaut. Il ne devrait pas être gêné ni rendu furieux. J'ai vu en Vendée des seuils ressemblant à de petits boudins placés sur une seule voie de circulation, répétés cinq fois. Ils avertissent sans violence le conducteur qu'il pénètre dans une aire différente et rare où sa voiture perd la priorité; et cela suffit. Dans ces rues, les *trottoirs* devraient être larges, tant qu'il est possible, car il n'est rien de plus détestable que ces bandes étroites, sur lesquelles on ne peut même pas marcher l'un à côté de l'autre. Le sens unique de circulation y serait préférable, car la traversée de la rue en serait simplifiée et donc moins dangereuse. On devrait épargner à ces rues le *marquage ridicule* et laid des gros coups de pinceaux. Quant aux signaux, de grâce, inventez-en qui tout en étant visibles ne soient pas si voyants!

Et les ruelles?

Dans les ruelles impraticables en voiture, la question de la modération ne se pose pas, puisque leur étroitesse empêche les voitures d'y pénétrer. Le pavage du sol y est généralement admis de chacun. Deux remarques s'imposent toutefois. On a parfois vu *cimenter* les pavés. Cette manière de faire est à proscrire parce qu'elle ne permet pas que l'usage adoucisse et arrondisse le pavage. Trop souvent aussi on omet, avant de repaver une ruelle, de fouiller le sol pour retrouver les anciens pavés et les divers niveaux de la chaussée, afin de choisir avec l'aide de l'archéologie le niveau du nouveau pavage.

Trafic restreint

Pour aménager les rues et les places où le trafic peut être réduit, il faut partir du principe envisagé et du but poursuivi par la *modération de la circulation* urbaine. La ville a pour but d'accueillir des habitants et des passants, de mettre à leur disposition des lieux publics sûrs, agréables et calmes. Et les véhicules motorisés individuels sont dangereux pour chacun mais surtout pour les *enfants.* Or la ville est aussi le lieu où les enfants pouvaient vivre et apprendre la vie socia-

Modérer la circulation ne signifie pas disposer des obstacles d'un goût douteux (ici à Fribourg) (photo Laubscher).
Verkehrsberuhigung darf nicht heissen, die Strasse mit ästhetisch fragwürdigen Hindernissen zu überladen, wie hier in Freiburg.

le. Mais de nos jours, si l'individualisme se fait de plus en plus fort au détriment de la générosité et de la civilité, c'est sans doute aussi parce que les enfants des villes, qui sont les plus nombreux, n'osent plus, comme nous le faisions encore, jouer ensemble dans la rue. Ils sont contraints de se réfugier dans les maisons. Dès lors, redonner à l'espace public la *sécurité,* c'est favoriser la sociabilité des habitants, car la sûreté atténue leurs craintes et leurs réflexes angoissés.

Dans ces rues et sur ces places-là, il convient ainsi de donner la priorité aux *piétons.* Pour cela on peut introduire plusieurs mesures, allant de l'interdiction générale de circuler aux passage et stationnement réservés aux bordiers. Bien sûr, chaque mesure dépendra des circonstances locales, mais elle devrait chaque fois favoriser, outre l'ambulancier et le pompier, l'habitant, le passant, le livreur, la desservance (déménagement) et prévoir par exemple des heures d'accès réservées aux véhicules de ces catégories de personnes dont le catalogue serait trop long à dresser ici.

Négligences

Mais les mesures explicitant ces réserves d'accès exceptionnels ne doivent pas enlaidir le site. Il faut ainsi proscrire les bacs à fleurs – mais non les jardins fleuris ni les arbres –, les bornes et autres objets défigurants. La sobriété, l'excellence et la beauté de la mesure devraient ici comme ailleurs être à la base de l'entreprise de modération. Les *critères esthétiques* ont été récemment négligés à Fribourg, dans le quartier de l'Auge. Cette négligence a été la cause d'un débat non encore clos. Des bornes de ciment auraient dû séparer très visiblement et très durement les piétons et les voitures. Or ces bornes devaient être si nombreuses qu'elles allaient totalement modifier le paysage urbain en captant toute l'attention au détriment du site, et de quelle manière! La *Société d'art public* réprouva la pose de ces bornes. Un mouvement d'humeur de la population en détruisit une bonne part. Une cinquantaine subsistent encore provisoirement. La Société d'art public en a demandé l'enlèvement parce que le charme des lieux est rompu.

Jean-Claude Morisod