Forum

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **35 (1998)**

Heft 1368

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Pour une large sensibilisation à un urbanisme de qualité

Par Jacques Longchamp

Le souci de l'urbanisme ne semble pas, comme le bon sens, la chose du monde la mieux partagée. L'art urbanistique a souvent maille à partir avec une utilisation du sol aléatoire et non réfléchie. Deux illustrations exemplaires.

On enseigne l'art de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire dans les plus prestigieuses écoles. Les décisions concernant un usage équilibré du territoire restant démocratiques, on peut toutefois se demander s'il ne faudrait pas développer la sensibilisation, voire l'éducation, à une utilisation judicieuse du sol. Parmi une multitude d'autres, deux exemples récents amènent à se poser cette question:

Partir en sens inverse

Le Conseil communal de Morges devait se prononcer sur une nouvelle limite de construction dans un quartier de villas. À l'occasion de la radiation d'une ancienne limite de construction devenue gênante, la Municipalité proposait en effet une nouvelle limite, beaucoup plus modeste, préservant l'emplacement d'un futur cheminement pour les piétons. Depuis de longues années, cet endroit – des anciens vignobles – s'est urbanisé lentement, par mitage, sans ordre, au coup par coup. Actuellement, la densité du quartier a beaucoup augmenté, il est devenu «urbain». Mais, comme lorsqu'elles entouraient du terrain agricole, les constructions sont desservies par des chemins en antenne et le quartier entier, malgré sa dimension, n'offre aucune perméabilité. Résultat: un enfant habitant au nord, par exemple, doit partir en sens inverse de sa destination pour se rendre à l'école qui est au sud. Il est contraint de monter la pente, puis il doit longer le quartier avant de trouver un chemin qui lui permette de prendre la direction de la ville, donc de son école! Pour la desserte piétonnière de ces habitations, un chemin se dirigeant vers la ville est évidemment indispensable.

Or la discussion au Conseil a clairement montré que cette nécessité urbanistique n'avait aucun poids. Pour balayer le projet municipal de nouvelle limite, on amena des arguments de tout ordre. Celui de la perméabilité du quartier ne fut même pas évoqué, comme s'il n'avait pas été exposé dans le rapport de la commission! On peut donc se demander sur quelle sensibilité les urbanistes doivent s'appuyer pour construire la ville de demain.

Second exemple, anecdotique lui aussi, mais peut-être symptomatique.

À Lausanne, ces dernières semaines, les premières mesures de stationnement tendant à offrir aux pendulaires des parcs d'échange ont été mises en place. Or, une grande place proche de plusieurs écoles et offrant jusqu'alors des possibilités de stationnement libre s'est trouvée menacée de passer au régime du coût de stationnement combiné avec celui du titre de transport. Aussitôt, les élèves des écoles organisèrent une pétition réclamant un régime de faveur pour ceux qui n'utilisaient pas les bus. Parmi ces établissements scolaires, un gymnase où la récolte des signatures a été organisée avec l'autorisation de l'école.

Aller à l'école par l'autoroute, vraiment?

Que des gymnasiens – dont la majorité n'a pas 18 ans – pétitionnent pour se garantir des places de stationnement à coût abordable, que l'administration scolaire – peu coutumière du fait – avalise l'organisation d'une récolte de signatures dans ce but, cela n'en dit-il pas très long sur la disposition de la population à préserver la ville des voitures non «utiles»?

À propos, le site de Marcelin prévu pour le nouveau gymnase de Morges ne se prête-t-il pas magnifiquement à une fréquentation par des élèves motorisés? Il est peut-être le précurseur d'une nouvelle génération d'écoles – comme les supermarchés – à portée immédiate d'une sortie d'autoroute. ■

Info de dernière minute

Le service cantonal d'aménagement du territoire vient de communiquer à la Ville de Morges qu'elle doit suivre la procédure normale: la disparition des limites de construction votée par le Conseil communal doit être mise à l'enquête et faire l'objet d'un préavis municipal. L'ouvrage devra donc être remis sur le métier.