Faire vivre l'espace-rue

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-128815

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

Faire vivre l'espace-rue

C'est sous ce titre que la *Basler Zeitung* (N° 129 du 5 juin 1987, p. 44) a présenté les débats de l'Assemblée communale du 3 juin 1987 à Therwil (Bâle-Campagne). Le Conseil communal et la Commission de la réglementation routière ont présenté à l'Assemblée communale un nouveau règlement routier «permettant des solutions empreintes de créativité et susceptibles d'adaptations à des situations données». Il a été proposé une subdivision des routes et rues en routes collectrices principales (routes cantonales), routes et rues collectrices, rues de quartier et rues résidentielles. Les routes collectrices principales sont nettement axées sur le trafic routier, tandis que les trois catégories de routes ou rues communales sont orientées vers la desserte des utilisateurs. Pour les rues résidentielles, en cas de circulation dans les deux sens, la norme prévoit une largeur de 3 à 4 m, de 4 à 4,5 m pour les rues de quartier, éventuellement de 4,5 à 5 m dans certains cas. Pour ces mêmes rues de quartier, mais à sens unique, la largeur préconisée est de 3 à 4 m; à cela s'ajoute, selon les circonstances et la situation, un trottoir d'un seul côté de la rue ou encore une superficie «mixte» (piétons et véhicules). Pour les routes de quartier, la distance séparant un alignement de rue à un autre alignement de rue doit être de 6 à 6,5 m; aucune distance d'un alignement à l'autre n'est en revanche prescrite pour les rues résidentielles. A partir d'un alignement de rue jusqu'à l'alignement des constructions, une distance de 5 m doit être respectée; toutefois, sur proposition d'un architecte, cette distance a été abaissée à 1,5 m par l'Assemblée communale.

Depuis trente ans environ, les alignements des constructions par rapport aux rues ont été presque exclusivement axés sur la circulation routière et fixés en fonction du trafic automobile; dans certains cas, on a même abîmé de beaux bâtiments en imposant un nouvel alignement; des amputations et transformations par lesquelles la substance d'un bâtiment de valeur est modifiée ne sont généralement admissibles que contre une obligation de suppression et de plus-value (ATF 109 Ib 119, cons. 3 c). Le règlement de Therwil, avec sa subdivision des routes et rues axées sur le trafic ou orientées vers la desserte, ainsi qu'avec la distinction de chaque type de route selon les fonctions du réseau routier communal, constitue une approche remarquable. En effet, grâce aux largeurs de rue et aux alignements dimensionnés avec modération pour les types de routes et rues axées sur la desserte, l'espace-rue pourra devenir effectivement «vivable». Une autre question se pose pourtant: la distance ramenée à 1,5 m entre la rue et l'alignement des bâtiments n'est-elle pas trop restreinte, ce qui risque d'engendrer autant d'inconvénients que d'avantages. Une chose est toutefois certaine: le débat sur l'alignement «idéal» est ouvert et il faut s'en réjouir.

ASPAN

Des blocs locatifs hideux

Certains blocs locatifs édifiés entre 1955 et 1975 causent fréquemment des soucis et, en règle générale, les maisons-tours encore plus que d'autres «machines à habiter». Au début de mai 1987, la Société zurichoise d'études des questions de construction et de transport a organisé un petit voyage dans la ville de la Limmat et ses environs. A cette occasion, elle a constaté que, dans tous les quartiers à problèmes, les enveloppes de ces bâtiments se trouvaient en mauvais état, qu'il fallait réparer les toits plats, refaire les façades, refaire ou améliorer l'isolation, etc. A l'intérieur de ces blocs locatifs, les installations équipant les appartements ne se trouvaient guère en meilleur état. Il s'ensuivra des rénovations coûteuses et les locataires s'en apercevront, puisque les loyers augmenteront. Tout cela accélérera encore la rotation des locataires; aujourd'hui déjà, la durée moyenne d'une location dans l'agglomération zurichoise n'est que de sept ans.

Ce ne sont pas tous les blocs locatifs construits à cette époque qui sont susceptibles d'être rénovés à un coût raisonnable, parce que bon nombre d'entre eux ne satisfont plus à de nombreuses exigences qui vont pourtant de soi à l'heure actuelle. Ainsi, à Spreitenbach, une maison-tour où les pièces sont très petites et les plans peu fonctionnels vient de faire l'objet d'un minimum de travaux de remise en état. «Manifestement, personne n'est intéressé à ce que ces tristes bâtiments aient une durée de vie très longue» (NZZ N° 104 du 7 mai 1987, p. 83). Il ne faut pas oublier que ce sont presque toujours des plans spéciaux avec des prescriptions de construction particulières qui sont à l'origine de ces hideux bâtiments. Si on ne commence pas par modifier le droit en vigueur, il s'ensuivra dans certaines circonstances qu'on remplacera une maison-tour peu esthétique par une autre du même genre. Il incombe donc aux communes d'examiner en temps utile si ces plans spéciaux ne devraient pas être abrogés à l'occasion d'une révision du plan d'aménagement local, ou s'il ne convient pas d'établir un nouveau plan spécial. Lorsqu'un tel plan spécial est révisé avec l'accord des propriétaires fonciers concernés, aucun problème particulier ne surgit. Toutefois, il est également possible de réviser ces plans et prescriptions contre la volonté des propriétaires fonciers lorsque, dans l'intervalle, les conditions déterminantes sur le plan des faits et du droit se sont notablement modifiées (*Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung*, vol. 85, 1984. p. 376, avec renvois).

ASPAN