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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 67 (1995)

Heft: 1

Artikel: Raconte-moi une place

Autor: Meyer, Charles-André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-129340

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: 15.07.2025

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

MORGES : LA GRANDE RUE RENDUE AUX PIÉTONS

«Si la Grande Rue de Morges est devenue piétonne – relève en substance Sébastien Oesch, architecte et Morgien – c'est par un heureux mélange du hasard et de la volonté. Dans les premiers projets, antérieurs à cette décennie, la Grande Rue était conçue avec de larges trottoirs et une bande centrale goudronnée où la circulation automobile était autorisée quoique restreinte».

Pour garder son titre de «ville où il fait bon vivre» Morges avait décidé, au milieu des années quatre-vingt, de réaliser le complexe Charpentiers-Sud qui réunit grand commerce et grand parking au centre-ville. L'amélioration de la qualité de vie au centre-ville, objectif sans cesse réaffirmé par les élus, impliquait un nouvel aménagement de la Grande Rue. Un préavis municipal déposé en 1989 visait cet objectif mais de façon très partielle puisqu'il posait le principe d'une bande de circulation goudronnée, limitée en largeur à 5.50 m. Dans ce projet les trottoirs, notablement élargis, sont revêtus de bandes de porphyres posées perpendiculairement aux façades. Cette idée a été retenue et mise en pratique.

Le hasard intervenait audébut des années nonante sous une forme inattendue : le prix auquel les travaux étaient adjugés se révèlait particulièrement intéressant. En clair le pavage de la partie centrale de la rue ne coûtait pas plus cher que le recours au goudron.

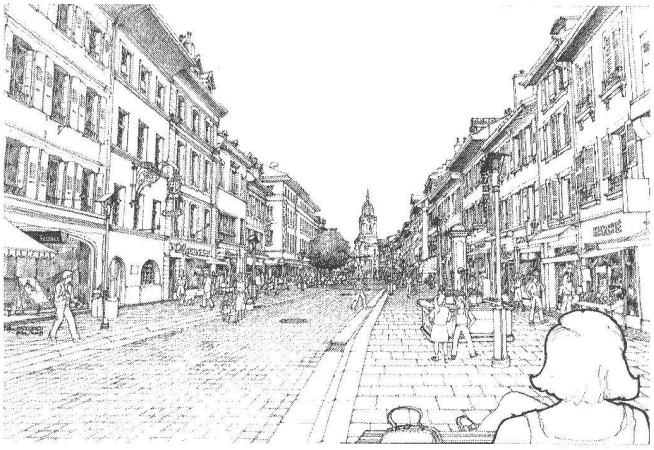
A partir de cet évnement fortuit l'idée d'une Grande Rue piétonne va s'imposer progressivement. Les réticences des commerçants – qui seront touchés par la longueur des travaux puis par la crise – et des habitants qui redoutent le bruit des véhicules roulant de nuit sur le pavage retardent un temps son avénement. Pas longtemps puisqu'une motion développée en 1991 devant le Conseil communal en faveur de la Grande Rue piétonne passe haut la main. Peu après la municipalité lance un sondage auprès de 3700 usagers du centre-ville, habitants du centre ou hors centre, commerçants ou visiteurs. Plus de trois personnes sur quatre (75,5%) se déclarent en faveur de la zone piétonne, et plus de la moitié (54,5%) des commerçants approuvent ce projet. L'affaire est entendue au plan politique. Elle passera par quelques aléas administratifs et surtout par un très lourd chantier.

– Mais aujourd'hui, assure Sébastien Oesch – plus personne ne regrette le rue piétonne, y compris les commerçants récalcitrants.

C'est sous la terre

L'inauguration de la Grande Rue piétonne le 16 avril 1993, la mise en service de la Place de l'Hôtel de ville, elle aussi piétonne, à l'automne 1994, sont autant d'échéances bienvenues pour les usagers de cet espace urbain. Devisé à 2 390 000 frs les travaux engagés en quatre étapes ont commencé au début de la décennie – septembre 1990 – et se sont étalés sur quatre années pleines. Le changement des égoûts, la reprise de toutes les canalisations par lesquelles circulent l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone, imposaient de défoncer la chaussée dans une première étape, de l'aménager dans une seconde. Techniquement les choses sont compliquées par le fait que les égoûts sont très près de la surface. La proximité de l'eau à faible profondeur a compliqué aussi le logement souterrain de deux transformateurs de la CVE sur la tracé de la rue. Moins technique et plus politique la question du placement des fontaines a passionné également l'opinion : fallait-il les laisser sur le bord de la rue ou les mettre au centre de la chaussée ? Les dispositions prises au départ ont prévalu et les fontaines sont restées sur le côté de la rue. Autre question d'intérêt public : fallait-il un ou des arbres ? Un débat passionné a opposé plusieurs conceptions dont celles de l'architecte mandaté, G. de Freudenreich, et un seul arbre, au milieu de la rue, a survécu à cette discussion. Un autre débat passionné allait être lancé à propos des essais d'éclairage public. Les réactions qui accompagnèrent la première proposition dirent assez que l'usager de la Grande Rue voulait autre chose. Avec une formule qui permet l'éclairage des monuments historiques mais aussi de la rue jusqu'à la corniche du premier étage il semble satisfait. A travers cette courte histoire on voit que le projet de la Grande Rue piétonne est resté tout au long des travaux, un sujet hautement sensible pour les Morgiens. La création d'une commission consultative de 11 membres recrutés par la Municipalité dans tous les milieux intéressés : habitants, commerçants, usagers répond à cette sensibilité de l'opinion. Par ce relais, par celui des élus, la population a été largement informée de l'évolution des travaux et de l'allure que prendrait «sa» Grande Rue une fois les travaux terminés.

– On a rencontré régulièrement l'architecte, émis des vœux, transmis les informations autour de nous,explique S. Oesch qui en était membre. Je crois que la commission consultative est une procédure tout à fait valable dans ce contexte. *R.C.*

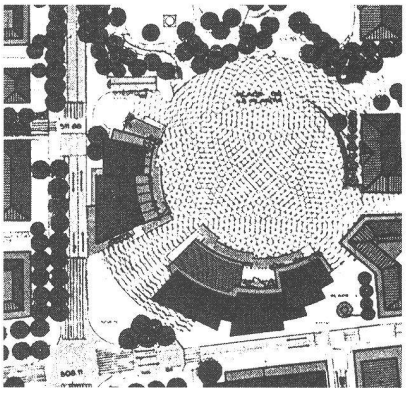


Le projet de la Grande Rue dessiné par son architecte, Gabriel de Freudenreich

RACONTE-MOI

Il était une fois une place. Il y a longtemps, ce n'était qu'un lieu-dit, devant les murailles, où l'on s'était ardemment battu pour défendre et libérer le pays : c'était en 1475, le 13 novembre, jour mémorable de la bataille de la Planta, quand les Sédunois, appuyés par les patriotes fribourgeois et bernois, avaient défait les armées du Savoyard. Au siècle passé, après que l'on eut démantibulé les murs de la cité par mesure de salubrité, conscients du fait qu'ils devenaient dérisoires militairement parlant, mais inconscients sans doute de leur valeur historique, la Municipalité de Sion et l'Etat du Valais signaient un accord pour la création de la Planta, le 15 juin 1850.

Depuis ce temps-là, la place vécut heureuse et eut beaucoup de joies. Elle connut les grands rassemblements, les parades militaires, parce que les militaires aiment bien parader, les fêtes, les foires au bétail. Elle fut terrain de football, place du cirque, entre autres, jusqu'à l'époque, assez récente ma foi, où elle se laissa complètement envahir par les voitures qui l'utilisaient comme parking.



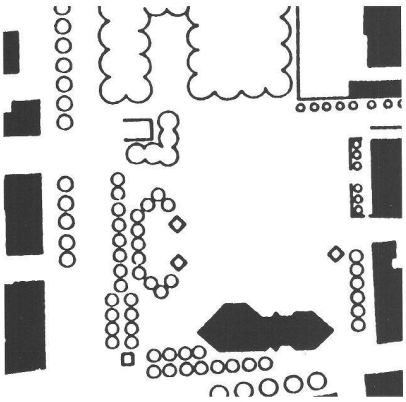
La place ronde issue du concours 1970-1975

Ce fut «le début de la fin» de cette époque heureuse. Elle perdit en outre ses atouts les plus précieux, les deux hôtels qui occupaient, avec leurs belles terrasses ombragées par des platanes, ses flancs sud et ouest. De vivante qu'elle était, elle devint une sorte de corps mort dont on ne savait plus trop que faire. On avait même perdu l'envie de l'utiliser, sauf à de trop rares occasions.

Et c'est alors que l'on crut qu'un concours arrangerait tout. Un vaste concours d'idées, national, avec un programme très ambitieux. «Quelle drôle d'idée, se dit-elle, de mobiliser tant de gens, tant d'énergie pour si peu de chose. A quoi serviront tous ces beaux dessins ? Sans dessein, à quoi servent en effet les dessins?» Le propos équivoque, tout en l'amusant, était pour elle révélateur de l'alibi que représente en général cette démarche des édiles qui consiste à entreprendre de vastes études, quand la solution, vraiment simple, est à la portée d'une seule volonté de l'autorité.

Toujours est-il que ce fameux concours déboucha sur un dessin de place ronde qui n'avait absolument rien à voir avec la configuration de la ville, avec la morphologie urbaine, comme disent les spécialistes. C'était un peu comme si l'on avait voulu nier une réalité évidente et insérer un cercle dans une trame à bandes se croisant à angle droit. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ça se voyait. Dire que ça s'intégrait, c'était autre chose. Mais, déjà à l'épo-

UNE PLACE



Morphologie actuelle (1993)

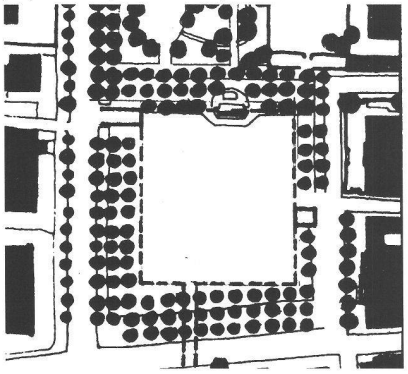
que, les spécialistes avaient trop souvent peur de ce mot, parce qu'on avait l'impression qu'une chose intégrée, ça faisait ringard, ça ne représentait en tout cas pas l'expression d'un geste architectural ou urbanistique. La deuxième bataille de la Planta, querelle de «spécialistes» cette fois-ci, commençait...

Et pendant ce temps-là, les ingénieurs, toujours pressés de réaliser, construisaient un parking souterrain : malheureusement, mal conçu dans son emprise en plan et en coupe, et surtout avec une sortie d'ascenseurs sur la place, côté sud, dont ne savait trop que faire, si ce n'était tenter de l'incorporer dans un futur bâtiment, édicule ou kiosque, car on n'osait même pas plus. Ce qui fut fait, après moult discussions et dessins, avec le résultat que l'on connaît aujourd'hui.

Pourtant, elle se disait que tout aurait pu être beaucoup, beaucoup plus simple, comme était son plan de 1970, auquel il suffisait d'enlever les voitures. Il aurait suffi d'enfoncer le garage souterrain en son milieu, en libérant ainsi une large bande de pleine terre tout autour. La sortie piétonne principale aurait pu alors se faire non pas sur la place mais, en passant sous la rue de Lausanne, dans le bâtiment qui était alors à construire au sud de celle-ci. Les autres sorties, piétonnes et routière, seraient restées là où elles étaient prévues. Et alors, dans la pleine terre, on aurait planté des arbres, comme les pères l'avaient fait: des doubles ou triples rangées de platanes, ou autres peu importe finalement, des arbrestiges entourant l'espace central comme un péristyle aux colonnes soutenant un entablement de verdure. «O sancta simplicitas», ironisait-elle, elle qui n'avait pas complètement perdu son latin.

Charles-André Meyer

Croquis simulatif à partie de la situation historique jusqu'en 1970, illustrant ce qui aurait dû être



D'UN CŒUR VAILLANT... PLUS BEAU QU'AVANT

Le 24 septembre 1993, la Saltina, la rivière qui traverse la petite[1] capitale haut-valaisanne de Brigue débordait de son lit et ses flots boueux dévastaient tout le centre de la cité. Grâce à une très rapide prise de conscience du danger, on ne déplora que deux morts, mais le bilan, compte tenu de l'ampleur de la catastrophe, aurait pu être beaucoup plus lourd. Les dégâts furent énormes.[2] Tout l'espace entre le pont de la rivière et la place de la gare était ainsi à refaire quant à l'arborisation, aux revêtements, au mobilier urbain, à l'éclairage etc., sans parler évidemment de la nécessaire réfection des bâtiments le bordant.

La catastrophe allait ainsi par la force des choses être l'instrument d'une nouvelle structuration de cet espace à vocation commerciale. En même temps, la séquence de rues et de places le composant, du pont de la Saltina par la place St-Sébastien et l'avenue de la Gare jusqu'à la gare elle-même, se voyait également mise en discussion comme zone piétonne, thèse appuyée notamment par le fait que la route d'évitement du centre entrerait en fonction, en 1995. Un concours de projets organisé par la Municipalité de Brig-Glis devait alors définir ce concept de structuration, afin de conférer au lieu une identité spécifique.[3] Tout fut rondement mené. Moins d'une année sépare en effet le lancement du concours de la fin de la réalisation du premier prix.[4]

Les caractéristiques principales de cette réalisation résident, premièrement, dans la reprise du dessin de l'avenue de la Gare («die Allee»), telle qu'elle existait, depuis le XIXe siècle, avec sa chaussée flanquée d'arbres, deuxièmement, dans le «nettoyage» des deux espaces Perrigplatz et Sebastianplatz, c'est-à-dire dans leur mise en valeur sans élément volumétrique - tout est à niveau - ni de mobilier urbain à part une fontaine, ni de plantation, et, troisièmement, dans la création d'un podium le long du Matzenweg entre le pont de la Saltina et la première place (Sebastianplatz), une sorte de plate-forme horizontale flanquée d'un emmarchement, révélant par contraste la pente de la rue. Un soin tout particulier a été apporté aux revêtements de sols, pavages principalement et dallages aussi sur les trottoirs de l'avenue de la Gare.

Le concours était un concours modeste dans ses ambitions, puisqu'il y avait somme toute peu à recomposer, mais la réflexion qu'il entendait susciter s'avérait en revanche plus fondamentale: la question rituelle du «tout-piéton» se posait en effet une fois de plus et, cette fois-ci, l'échelle semblait bonne.[5]

Malheureusement, la circulation automobile et ferroviaire[6] ne pouvant pas être enlevée sur la place de la Gare, pour l'instant en tout cas, le dispositif piéton ne peut pas réellement fonctionner. C'est aussi pour cette raison que la partie nord de l'avenue de la Gare, celle proche de la place, est encore ouverte au trafic. Le reste fonctionne en revanche bien en secteur piétonnier et jouit d'une bonne animation: plusieurs cafés-restaurants y ont terrasse sur rue et de nombreux commerces occupent le rez-de-chaussée des bâtiments. L'animation ira évidemment en grandissant avec la belle saison, la première en fait que vivra cet aménagement tout neuf du centre brigois.

Quoi qu'il en soit, il semble que la ville ait trouvé là une nouvelle identité, non pas en ce sens que celle-ci serait différente de la précédente mais plutôt dans le fait que son identité se trouve renforcée, renouvelée par le rafraîchissement de tout cet espace ainsi requalifié et qui s'avère d'une grande unité, puisqu'il a été refait d'un seul coup.

Charles-André Meyer

1 L'entité communale de Brig-Glis compte aujourd'hui 14'000 habitants.

2 Le coût de la remise en état de l'ensemble du territoire communal, c'est-à-dire tant celui concernant les aménagements et installations publics que celui ayant trait à la réfection des bâtiments eux-mêmes, atteint le montant impressionnant de huit cents millions de francs.

3 Selon le rapport du jury, mars 1994, et, aussi, selon les renseignements obtenus directement auprès de l'architecte de la Ville, Hans Ritz.

4 En automne 1994, la réalisation était en effet achevée. Le concours connut par ailleurs un grand succès, puisque 94 projets furent soumis au jury. Celui-ci recommanda l'exécution du premier prix à l'unanimité.

5 La distance séparant la place de la Gare du pont sur la Saltina représente environ 350 m. Par ailleurs, l'intérêt de l'espace piéton réside dans le fait qu'il représente une sorte de couloir commercial, accessible par véhicule pour les livraisons ou autres des deux côtés.

6 Sur la place de la Gare se trouvent les voies et les quais des lignes de montagne du train Brig-Visp-Zermatt et du train Furka-Oberalp.

Vue sur Perrigplatz (photo © Roland Schneider/Franz Gloor, Soleure)