

Espaces publics et circulation modérée

Autor(en): **Bassand, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **81 (1986)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175269>

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.



Avant l'ère industrielle, on enfonçait parfois jusqu'aux chevilles dans la saleté des rues.

Auf den Strassen der vorindustriellen Stadt lag oft knöcheltiefer Unrat (Zeitbild Maiwald).

Öffentlicher Raum und Verkehrsberuhigung

Heute werden sowohl in den Städten als auch in den Dörfern wieder echte öffentliche Räume angestrebt, als Netze, die jedermann offen sind, wo jeder flanieren, spielen oder seinen Geschäften nachgehen und wo man sich gesellschaftlich begegnen kann – ohne Luftverschmutzung, Lärm und Hetze. Das war jedoch bislang mit der zunehmenden Verstädterung unvereinbar. Um das zu verdeutlichen, wollen wir in groben Zügen die vorindustrielle Stadt mit der heutigen vergleichen.

Die vorindustrielle Stadt mit ihren Schutzmauern war ein Quartierverband, wobei jedes Quartier eine soziale und wirtschaftliche Einheit bildete. Was uns heute an ihr überrascht, ist ihre unglaubliche Bevölkerungsdichte und ihre Betriebsamkeit. Letztere kam vor allem daher, dass eine funktionelle Gliederung des Bodens damals nicht bestand und die meisten Wohnungen nur sehr dürftig eingerichtet waren. So waren sie sowohl auf die Strasse als auch zum Nachbarn hin offen, und man lebte beinahe total und entsprechend konfliktreich zusammen. Fast alles spielte sich öffentlich ab, selbst das Obszöne. Deshalb war die vorindustrielle Stadt nicht nur lebendig, sondern auch gefährlich, was sich etwa in den täg-

Espaces publics et circulation modérée

Actuellement se développe dans de nombreux milieux sociaux une aspiration à de réels espaces publics. Aussi bien dans les quartiers des villes que dans les bourgs et villages les populations souhaitent disposer d'un maillage d'espaces fait notamment d'établissements divers, de centres sociaux et culturels, de promenades, de places, de rues sans danger et pollution, de parcs. Bref, il est de plus en plus revendiqué un réseau de lieux en plein air ou non, ouvert à tous, où chacun peut flâner, jouer, vaquer à ses activités, où la rencontre et la confrontation sociale peuvent avoir lieu, hors de la pollution du bruit et de la vitesse. Jusqu'à récemment cette aspiration était incompatible avec les orientations prises par l'urbanisme. Pour expliciter ce propos, comparons à très grands traits la ville pré-industrielle à la ville contemporaine.

lich auf der Strasse zur Schau getragenen sexuellen Gewalttaten des Mannes gegenüber der Frau ausdrückte. Auch Meutereien, Aufruhr und Revolten gehörten zur Tagesordnung. Zudem waren die Strassen mangels Kanalisation völlig verschmutzt und ein ständiger Herd von so schrecklichen Epidemien wie Cholera und Pest. Dieses Elend und soziale Durcheinander liess Ärzte, Philosophen, Architekten und Ingenieure die Städteplanung erfinden, welche die Stadt gesunden, reglementieren und uniformieren sollte. Die Verstädterung der heutigen Gesellschaft hat mit der vorindustriellen Stadt nichts mehr gemeinsam. In einer ersten Phase ballen sich hier Industriebetriebe und Wohnungen zusammen, dann fällt die Stadt auseinander, man wandert ab in die Umgebung und zersiedelt diese fast vollständig. Dadurch entsteht ein Mosaik von mehr oder weniger grossen, dichten, spezialisierten und hierarchisierten Zonen (Landwirtschaft, Industrie, Dienstleistungen, Wohnungen, Erholung usw.), von denen das historische Zentrum meistens als einzige multifunktionelle Aufgaben erfüllt. Ein solcher Organismus bedingt eine starke Mobilität der Städter und ein flexibles Transportsystem. Dazu gesellt sich der Wunsch nach Hygieneeinrichtungen, standesgemässen Wohnungen, Auto, Freizeitanlagen, Kommunikationsmitteln usw., was in verstädterten Regionen zu einem neuen Lebensstil führt. So wird der öffentliche Raum zum privaten Raum und die Strasse von der Begegnungsstätte zum Durchgangsort. Dieser Entwicklung wird mit verschiedenen Experimenten begegnet: zuerst mit Fussgängerbereichen, dann mit Wohn-

Les villes pré-industrielles généralement ne rassemblent qu'une faible fraction de la population des sociétés pré-industrielles. Elles en sont néanmoins les *pôles de convergence* où se développent l'artisanat, le commerce, l'administration. L'espace urbain d'alors est délimité par des murailles qui sont autant un moyen de protection civile et militaire qu'un moyen de régulation commerciale.

Promiscuité totale

La ville pré-industrielle est une *fédération de quartiers*. C'est cette ville qui a inventé le quartier. Il n'y est pas seulement un espace géographique ou urbanistique; c'est réellement une collectivité ayant une dynamique spécifique imprimée par trois groupements fondamentaux: la corporation, la paroisse et la milice. Si dans la ville pré-industrielle sévit la ségrégation sociale et ethnique, la spécialisation fonctionnelle du sol est pour ainsi dire inconnue. Chaque quartier réunit des activités économiques diversifiées de production, de distribution et de consommation. Souvent dans le même immeuble coexistent l'atelier, la boutique, le logement. Ces caractéristiques expliquent la nature de ses rues et espaces publics. Ce qui frappe les observateurs de cette époque, c'est leur incroyable *densité humaine* et leur *animation exceptionnelle*. Cette animation intense s'explique, nous l'avons déjà dit, par l'absence de spécialisation fonctionnelle du sol, mais encore par d'autres particularités.

Cette animation vient du fait que le logement de l'immense partie des habitants de la ville pré-industrielle est rudimentaire. Les taux d'occupation dépassent notre entendement. Les logements précaires et de fortune sont la règle. Il est difficile d'établir une limite nette entre le logement et la rue. Et si les logements sont *ouverts* sur la rue, ils sont aussi *ouverts* les uns sur les autres. La promiscuité est quasi totale entre les voisins. Presque tout

est public, l'obscénité comme l'indécence. La sociabilité de voisinage dans ces conditions est extrêmement intense et effervescente, mais aussi conflictuelle.

Dangers

Mais ce n'est pas seulement le logement qui se déverse dans la rue: le *travail* s'y déploie également généreusement. Les ateliers et les boutiques font déborder leurs activités bien au-delà du trottoir. En outre, en plus d'un nombre considérable de mendiants, la rue contient un pullulement de petits métiers et marchands ambulants.

La rue de la ville pré-industrielle est donc *vivante et chatoyante*, mais elle est aussi *dangereuse*. Mentionnons un exemple: c'est très souvent dans la rue que la vie se fait, douce et amoureuse parfois, mais souvent dans la rue l'homme prend brutalement possession de la femme. Au niveau le plus quotidien la femme est fréquemment agressée et l'agressivité se traduit vite en brutalité: il suffit que la femme affirme quelques velléités d'indépendance ou qu'elle refuse les avances masculines pour qu'il y ait violence sexuelle.

Cette effervescence quotidienne est exaltée par les *fêtes saisonnières* et de temps à autre par le spectacle de suppliciés et d'exécutions capitales. La plupart du temps l'un et l'au-

tre provoquent des sentiments ambigus: dans la foule se mêlent le voyeurisme, l'horreur, la jubilation, l'indignation, voire la révolte. D'ailleurs dans la rue de la ville pré-industrielle les émeutes, les insurrections, les révoltes sont choses courantes.

Pollution

Cette rue est aussi polluée et de quelle manière... Il n'y a pas d'égouts ou plus exactement la rue sert d'égout. L'histoire épouvantable des épidémies de choléra, de peste et autres, de la ville pré-industrielle illustre éloquemment que la *pollution* n'est pas une invention des sociétés industrielles. Bref, dans la rue sa conjuguent les images de la misère et du désordre social et c'est cette conjugaison qui mène médecins, philosophes, architectes et ingénieurs à inventer l'*urbanisme* qui va assainir, réglementer, uniformiser mais aussi réprimer. C'est dans la ville préindustrielle qu'a été inventé l'urbanisme, mais ce n'est que dans la ville industrielle qu'on commença à l'appliquer systématiquement. Le baron Haussmann en a été l'un des plus célèbres réalisateurs.

Les régions urbaines

Le phénomène urbain des sociétés contemporaines n'a plus rien à voir avec la ville pré-industrielle. Parce que les villes sont *facteurs d'économie*, s'y



Zone de modération du trafic (photo Bassand).
Verkehrsberuhigte Zone.

concentrent dans un premier temps entreprises industrielles et habitations. Dans un deuxième temps, n'y tenant plus, les villes «craquent» de toute part; l'industrie, les autres emplois et la population se déversent dans ses environs. Ces zones industrielles et résidentielles deviennent de plus en plus lointaines au fur et à mesure que les moyens de transport se perfectionnent en rapidité et en confort. La ville envahit la quasi totalité du territoire: l'urbanisation d'un pays comme la Suisse est actuellement totale. Ainsi est née ce que nous appelons la *région urbaine*. C'est une vaste mosaïque de zones plus ou moins grandes, denses, spécialisées et hiérarchisées. Se côtoient des zones industrielles, tertiaires, commerciales, résidentielles, de loisirs, agricoles, etc. Le tout est ponctué de grands équipements éloignés les uns des autres, plus ou moins unifonctionnels comme supermarché, aéroport, gare, université, stade sportif, etc. Cette mosaïque est souvent agencée autour d'un *centre historique* qui reste la seule zone multifonctionnelle de la région urbaine.

Pour fonctionner, une mosaïque aussi spécialisée et hiérarchisée implique une forte *mobilité* des citadins. La région urbaine nécessite donc un système de transports aussi souple et fluide que possible. Très rapidement la solution adoptée fut l'automobile.

Vie individualiste

L'organisation spatiale de la région urbaine ne résulte donc pas du hasard. Elle correspond aux orientations et mesures des spécialistes de l'urbanisme et des transports. Une fois articulées, ces orientations et ces mesures se stimulent mutuellement au point qu'il est extrêmement difficile de rompre leurs interactions amplificatrices. A ces facteurs s'en ajoutent au moins quatre autres plus ou moins interdépendants:

- *l'assainissement hygiénique et moral de la ville: elle doit être «propre et en ordre»;*

- *la mise à disposition d'un logement, à toutes les catégories sociales; de plus en plus est associé de manière très étroite au logement l'automobile privée avec ses garages et places de parking;*

- *la satisfaction d'aspirations en matière de loisirs quotidiens et reposants;*

- *le développement de télécommunications: téléphone, radio, TV qui produisent une culture nouvelle.*

Ainsi, dans la région urbaine, un ensemble de facteurs déterminent un *mode de vie nouveau* qui a une incidence considérable sur les espaces publics. D'abord ils perdent leur prestige au profit des espaces privés. Dès lors la rue ne peut plus être cette scène où chacun est spectateur et acteur, elle ne peut plus être ce lieu public fait de spontanéité et de simultanéité puisque tout se passe chez soi ou dans sa voiture.

Lieu de transit

La rue, tendanciellement, n'est plus qu'un lieu de transit entre divers îlots, zones et équipements de la région urbaine. De plus, les rues sont devenues des *artères* canalisant, plutôt mal que bien, les flux de piétons et de véhicules motorisés de toutes catégories. Sur ces déserts pollués le piéton est non seulement indésirable, mais encore il y est constamment en danger de mort. La rue est devenue une «arène sanglante». Ainsi, dans la région urbaine, la spécialisation fonctionnelle du sol et l'émergence d'un mode de vie fortement *individualiste* sont incompatibles avec la rue spectacle.

Par rapport à ces développements, diverses expériences sont lancées pour permettre aux citadins de se réapproprier la rue et les espaces publics; d'abord ce fut la *piétonisation* des rues des centres urbains, puis la création de *rues résidentielles* et surtout la *modération de la circulation* ou l'aménagement de «quartiers modérés». Examinons rapidement la première mesure.

La piétonisation et ses conséquences

Parce que les centres urbains deviennent de plus en plus inaccessibles, parce qu'ils se vident de leurs habitants et deviennent désertiques en certaines périodes de la semaine, parce que les équipements tertiaires, sociaux et culturels implantés à grands frais sont de moins en moins rentables, on a imaginé dans les années soixante une solution à ces problèmes: redonner le centre urbain aux piétons. On «*piétonnise*» le centre urbain. Des expériences ont été menées à travers toute l'Europe; on a maintenant assez de recul pour les évaluer.

A première vue la «piétonisation» a des effets positifs: elle augmente la *qualité de la vie au centre*, elle facilite le lancement de diverses formes d'animation culturelle extrêmement sympathiques, elle garantit une plus grande sécurité des piétons et des habitants. La «piétonisation» revalorise le terrain du centre. En outre, de manière générale, il est prouvé que la «piétonisation» contribue à augmenter le chiffre d'affaire des commerces et des entreprises qu'elle concerne directement.

En revanche, la «piétonisation» participe à la *disparition des petits commerces traditionnels* destinés aux achats quotidiens, qui sont remplacés par des commerces de luxe et très spécialisés. Ce mouvement a des répercussions jusque dans les rues adjacentes non touchées par la «piétonisation». Ce changement n'est pas sans conséquences pour les habitants qui résident encore au centre; pour eux la vie y devient de plus en plus compliquée.

Mais la «piétonisation» a d'autres effets: elle accélère la disparition de la fonction résidentielle du centre et y augmente la ségrégation sociale, car la *revalorisation* qu'elle occasionne et les rénovations qu'elle entraîne engendrent une augmentation des loyers qui ne sont supportables que par des entreprises ou des ha-

strassen und schliesslich mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Sehen wir uns hier kurz die erste Lösung an: Die Strasse für den Fussgänger zurückzugewinnen, hat auf den ersten Blick viel Positives an sich. Fussgängerzonen erhöhen die Lebensqualität, fördern die kulturelle Belebung der Innenstädte, verbessern die Sicherheit der Fussgänger und Bewohner und steigern nachweisbar die Umsätze der direkt betroffenen Geschäfte. Umgekehrt verdrängen sie die kleinen Läden des Tagesbedarfes, die bis in die angrenzenden Quartiere durch Luxus- und Spezialgeschäfte ersetzt werden. Das wiederum wirkt sich ungünstig aus auf die Bevölkerungsstruktur, zumal die in solchen Zentren einhergehenden Gebäuderenovationen die Mieten in die Höhe treiben, so dass diese nur noch von Unternehmen oder Bewohnern aus der sozialen Oberschicht getragen werden können. Die Fussgängerzonen tragen auch dazu bei, die Probleme um den öffentlichen Raum in den übrigen Quartieren der Stadtregion zu verschärfen.

Demgegenüber erscheinen Wohnstrassen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen aus zwei Gründen als wesentlich interessanter: erstens gehen sie die Verkehrsprobleme nicht punktuell an, sondern aus einer Gesamtschau; zweitens wirken sie nicht nur auf den Verkehr ein, sondern berücksichtigen auch städtebauliche und architektonische Aspekte. Dennoch fragt sich, ob diese Massnahmen genügen, nachdem sich der öffentliche Raum heute durchaus gegenläufigen Wertvorstellungen gegenüber sieht: Mobilität, Geschwindigkeit, Individualkonsum, Privatisierung des täglichen Lebens.

bitants au sommet de la stratification sociale. Si la fonction résidentielle est maintenue, on assiste le plus souvent au *départ de la population d'origine*, généralement populaire, et à son remplacement par des habitants ou bien jeunes ou bien célibataires, ou des couples sans enfants, les uns et les autres appartenant aux couches sociales supérieures. Plus encore, la «piétonnisation» contribue à empirer les problèmes des espaces publics des autres quartiers de la région urbaine.

Conclusion

En résumé, ces expériences de «piétonnisation» des centres ont incontestablement des *effets positifs*, mais elles n'entraînent pas ce qui les a provoqués et ce qui constitue la menace la plus grave du développement urbain: la spécialisation fonctionnelle du sol et la ségrégation. Les centres deviennent de plus en plus tertiariés et occupés par des *couches sociales privilégiées*. La «piétonnisation» n'est pas la cause première de ces changements, mais elle les accélère. Finalement, la «piétonnisation» rend-elle le citoyen plus disponible à l'événement, à l'imprévu, au spontané? Notre réponse serait plutôt négative, mais c'est encore à vérifier.

Les rues résidentielles, mais surtout les diverses mesures de modération de la circulation menant à l'aménagement de «quartiers modérés», sont beaucoup plus intéressantes et pertinentes pour deux raisons essentielles. D'une part, elles ne sont pas ponctuelles, mais cherchent à prendre en compte la *globalité des problèmes de circulation*. D'autre part, elles ne se contentent pas d'agir sur le trafic, mais encore sur l'urbanisme et l'architecture de la région urbaine entière. Ce sont là deux orientations majeures pour recréer des espaces publics dignes de ce nom.

Pourtant, au terme de notre très brève réflexion, nous nous posons la question de savoir si ces mesures sont suffisantes? Les problèmes des régions urbaines et de leurs espaces pu-

blics sont ancrés dans des *valeurs considérées comme essentielles* et largement partagées dans la population: valorisation de la mobilité, de la vitesse, de la consommation individuelle, de la privatisation de la vie quotidienne. Est-ce possible d'aménager des espaces publics qui soient compatibles avec ces valeurs?

Michel Bassand, professeur IREC-ÉPFL

*Bild Seite 5 unten
Verkehrsrichtplan für das
Quartier Hirschmatt/Neustadt
in Luzern.*

*Plan de régulation du trafic
pour le quartier de Hirschmatt/
Neustadt à Lucerne.*

*Bild Seite 5 oben
Die Strasse als wiedergewonne-
ner Spielraum im «Keller-
äcker» Mutschellen AG (Bild
Stähli).*

*La rue «récupérée» comme ter-
rain de jeu (Mutschellen AG).*

Verkehrsberuhigung in der Schweiz

Verkehrsberuhigungsmassnahmen stehen in der Schweiz, gesamthaft gesehen, erst am Anfang. Dennoch gibt es genügend Beispiele, um zielgerichtet weiterarbeiten zu können. Der Trend geht dabei Richtung Konzeptplanung und flächenhafter Verkehrsberuhigung. Das soll hier skizziert werden.

Die Erwartungen der Bewohner an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und ihres Wohnumfeldes durch Verkehrsberuhigung sind hoch. Es gibt kaum ein Quartier, eine Gemeinde, in denen nicht über *verkehrsberuhigende Gestaltung* von Strassen, Plätzen und Wegen versucht wird, der zunehmenden Unwirtlichkeit des öffentlichen Raumes entgegenzuwirken. Dabei gehe ich davon aus, dass die meisten Schweizer *städtisch* leben, ob in einer kleinen oder grösseren Gemeinde. Städtisch leben heisst: ja zur Dichte, zur Weltoffenheit, Pluralität von Lebensstil und Kultur, soziale Distanz als Chance für Freiheiten, reizendes novitätsorientiertes Alltagsleben, Konzentration von Politik, Kunst, Wissenschaft, Medien usw. Wer von uns will sich aus der Anziehungskraft dieser Metaphern befreien, und mag er sich die dunkle Kehrseite der Stadt noch so drastisch vor Augen führen.

So langsam wie nötig

Wenn nun diese dunklen Seiten zunehmend düsterer werden, wenn der *Lärm* zu hoch ist, wenn zu viele Unfälle passieren, wenn die *Luft* schlecht ist, wenn zu viel *Land* verbraucht wird für den ruhenden und fliessenden Individualverkehr, wenn die ökologischen Probleme (Versiegelung, Baumsterben) grösser und die Strassenräume eintöniger werden, ist die Balance, das städtische Umfeld gestört.

Verkehrsberuhigung will nicht das *Autofahren* vermiesen. Verkehrsberuhigung kann es auch nicht, sondern Verkehrs-

beruhigung steht am Anfang eines neuen, *gesamtheitlichen Denkens*. Das Auto erhält darin seinen angemessenen Platz. Gerade zur 100-Jahr-Feier des Autos ist diese Neubesinnung wichtig!

Der für den regionalen Autoverkehr abgewandelte Leitsatz der Bahn 2000: *Nicht so schnell wie möglich, sondern so langsam wie nötig*, soll die Diskussion über Fahrgeschwindigkeiten der Autofahrer bestimmen. Diese angepassten Geschwindigkeiten erlauben:

- a) eine *Neuaufteilung* vorhandener Flächen, teilweise ein Verzicht auf neue Flächen;
- b) eine *Aufwertung* des öffentlichen Raumes mit unterschiedlichen Gestaltungsmassnahmen;

- c) eine *verbesserte Sicherheit* für alle Verkehrsteilnehmer;
- d) eine wesentliche *Reduktion von Lärm und Abgasen*; eine Abkehr von Hektik und Aggressionen.

Vier «Arten»

Um die Ideen, die verschiedenen Massnahmen und Konzepte zu hinterfragen und die Erfolge zu analysieren, ist eine Einteilung in vier Gruppierungen hilfreich, wobei die Grenzen jeweils stark fliessend sind. Kriterien sind Perimeter und Umfang, Wirkungsweise und Zielsetzungen. Es ist weniger das Kriterium des Erstellungsjahrs. In den nachfolgenden Tabellen sind die vier Gruppen zusammengestellt und kommentiert:

Positive Erfahrungen

Greifen wir hier drei Beispiele von Verkehrsberuhigungs-