

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2007)
Heft: 5

Artikel: Urbanisme : quo vadis?
Autor: Wasserfallen, Antoine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346741>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

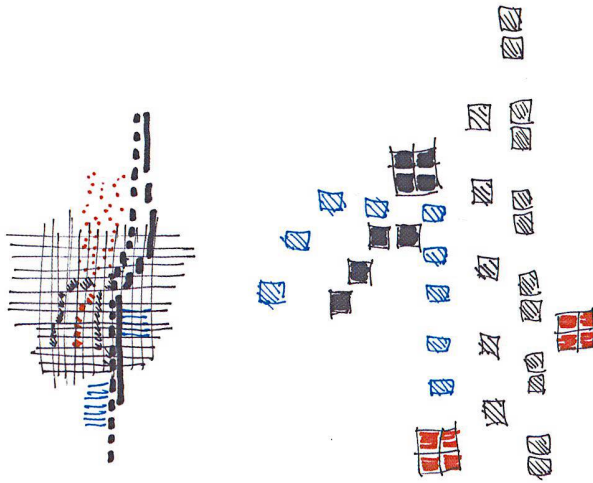
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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



Configurations urbaines

Légende:

points noirs : urbanisation (denses: historique, centres, éloignés: mitage contemporain)
 lignes de points: réseaux (routes, rail)
 points verts : espaces verts
 points rouges : activités (industrie, artisanat, services)

Urbanisme : Quo vadis ?

Prof. Dr Antoine Wasserfallen

Architecte *

Bases historiques résumées de l'urbanisme: de la cité romaine au bourg médiéval.

L'évolution des villes en Suisse et ailleurs est bien connue. Dès leur fondation, entre l'Antiquité et le Haut Moyen-Age, les noyaux historiques des villes se sont développés par couches superposées à l'intérieur d'enceintes protectrices. La situation géographique, la géologie et les ressources (en eau principalement) président à la fondation des villes. Les villes romaines comme Avenches replient leur centre sur une position mieux défendable, les villes nouvelles comme les villes fondées par la dynastie féodale des Zähringen ou des Ducs de Savoie s'organisent sur des axialités parallèles (Berne, Morat, Morges, etc.). Les agrandissements se succèdent dans des boucles ou méandres de rivières, en escarpes et contre escarpes pour résister aux sièges et autres campagnes de rivaux proches ou lointains. L'avènement de l'artillerie incite les ingénieurs à davantage de virtuosité pour protéger les centres médiévaux et leur croissance serrée. L'art du génie militaire inspire de nombreux émules. Sébastien Le Prestre, seigneur de Vauban, a lui-même redessiné les fortifications de Soleure en 1700. Plus tard, les canons à longue portée ont rendu la campagne

proche des villes aux citadins. Les champs et les jardins, avoisinant les faubourgs des centres urbains, se couvrent de constructions hors les murs (Berne, Genève).

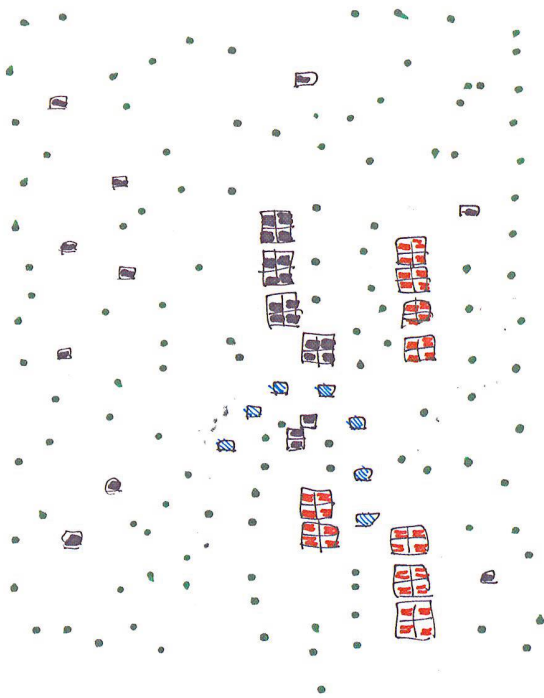
Helvétie entre Renaissance et Temps modernes

Modestement, la Suisse s'inscrit dans le courant moderne de l'époque. On y invite des architectes ou ingénieurs français, renommés, pour coordonner ou réaliser dans les Villes-Cantons des œuvres dont certaines se distinguent particulièrement: l'architecte et ingénieur français Joseph Abeille (1673-1756), expert en moulins et autres ouvrages hydrauliques (en particulier à Montpellier,) travailla à Genève (Hôtel Lullin), Berne (châteaux de campagne, hôpital de la ville), Morges (dragage du port) et Soleure (projet de pont non réalisé). Il est également l'auteur de la station de pompage du Rhône qui alimente les fontaines de « l'Acropole genevoise ». C'est l'exemple type d'un agent de la diffusion du modèle dominant de l'époque: le classicisme français en Helvétie. D'autres architectes français, tels que Pierre-Adrien Paris (Hôtel de Ville de Neuchâtel) ou Jacques Denis Antoine (Berne, à la pointe architecturale suisse à l'époque), diffusent les styles classiques de l'époque.

D'académie en industrie

L'attraction du foyer millénaire de la Renaissance est illustrée par un épisode insolite de relations internationales, à l'origine de la construction de machines suisses. Feu le Professeur d'université lausannois Henri Rieben aimait à rappeler que l'industrie suisse des machines fut initiée par l'architecte zurichois Hans-Caspar Escher. Lors d'un stage en Italie, à Rome, il observe l'industrie des tisserands et les premiers métiers à tisser automatiques. Il reviendra pour créer la fameuse société mécanique devenue EscherWyss & Cie en 1805 au bord de

* Architecte diplômé de l'EPFL, urbaniste FSU, aménageur REG A, Municipal (membre du Conseil exécutif) de la ville de Moudon, sa thèse retrace les étapes importantes de villes comme Neuchâtel ou San Francisco avec l'implication d'une dynastie de banquiers dans les concessions pour le financement privé d'infrastructures publiques. Créateur du premier parc technologique suisse, il enseigne la planification et le *facility management* à l'Ecole hôtelière de Lausanne. Conférencier postgrade à l'EPFL et au Politecnico di Milano dans la revitalisation urbaine (www.polismaker.org).



la Limmat ! Des architectes et des ingénieurs civils suisses à l'origine du progrès industriel helvétique au XIXe siècle ? Oui, cela est attesté. Succédant à l'importation de modèles étrangers, une nouvelle génération de bâtisseurs, autochtones, mais formés à l'étranger, se développe.

Parallèlement les spécialistes du génie militaire font évoluer leur spécialisation de stratèges vers la construction des villes. En Suisse, les futurs ingénieurs étudient le génie militaire à l'Ecole de Thoune fondée par le Polytechnicien (de Paris) Guillaume-Henri Dufour en 1819. C'est la naissance du génie civil des bâtisseurs de villes. Il faut attendre le demi-siècle pour voir apparaître l'Ecole Spéciale (devenue Polytechnique) de Lausanne (1853), puis l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich (ETHZ, 1855). Ces écoles structurant la pensée de générations d'architectes et d'ingénieurs civils jettent les bases de la Suisse moderne et industrielle que nous connaissons aujourd'hui.

Mais l'hégémonie des modèles d'urbanisme étrangers ou cosmopolites perdure avec l'enseignement prééminent de grandes vedettes internationales, ou nationales d'un pays en vogue : l'architecte viennois Gottfried Semper marque des générations d'étudiants européens et suisses à l'EPFZ.

La vision de tracés urbains géométriques domine au XIXe siècle (Washington, Paris, Vienne). Elle s'étend, fondant de nouvelles villes sur la base de plans axés et symétriques. Si la Suisse conçoit certains nouveaux quartiers de cette façon (le *Kirchenfeld* relié par un gigantesque pont d'acier de la Berne Land Company), elle assure aussi sa présence à l'étranger, par des géomètres ou architectes de son cru qui tracent des métropoles comme San Francisco (du Vaudois Jean Vioget) ou Saint-Petersbourg (du Tessinois Domenico Trezzini).

La révolution industrielle

La révolution industrielle apporte une prospérité jamais encore connue en Suisse. Elle dope la croissance urbaine. Aux abords des villes s'ouvrent de nouveaux quartiers d'usines. Ils génèrent un appel en transport public et en nouvelle voirie. La demande sociale et économique en services industriels (eau, gaz, électricité, égouts) modifie et étend les infrastructures jusqu'alors très modestes. Des quartiers, aussi grands que les noyaux historiques, se développent à côté ou à faible distance des centres. Züri West (Hardturm), le quartier de la Länggasse à Berne (avec ses filatures ou sa chocolaterie, actuellement reconvertie en Université), le Vallon de Serrières à Neuchâtel (toujours le chocolat), l'ancienne propriété de campagne Sécheron à Genève (avec les moteurs, puis le secteur électrique) en sont des exemples dont les empreintes géantes sont encore visibles dans la ville d'aujourd'hui.

Dans les choix des nouveaux quartiers industriels prédominent la vigueur et la liberté de l'audace des solutions : nivellements à grande échelle (vallée du Flon à Lausanne ou aplanies quadrillées de Winterthur). Les nouvelles gares (traversantes ou en cul-de-sac) dynamisent les extensions urbaines par leurs localisations, parfois distantes des centres, créant la nécessité de combler le vide interstitiel (les *Bahnhofstrasse* -n- et autres avenues de la Gare, flanquées de nouveaux immeubles et commerces).

Les transports en commun se développent à une allure rapide, avec leurs pionniers, qui par la suite prennent du retard : Neuchâtel dispose par exemple en 1900 du second réseau de tramways de Suisse.

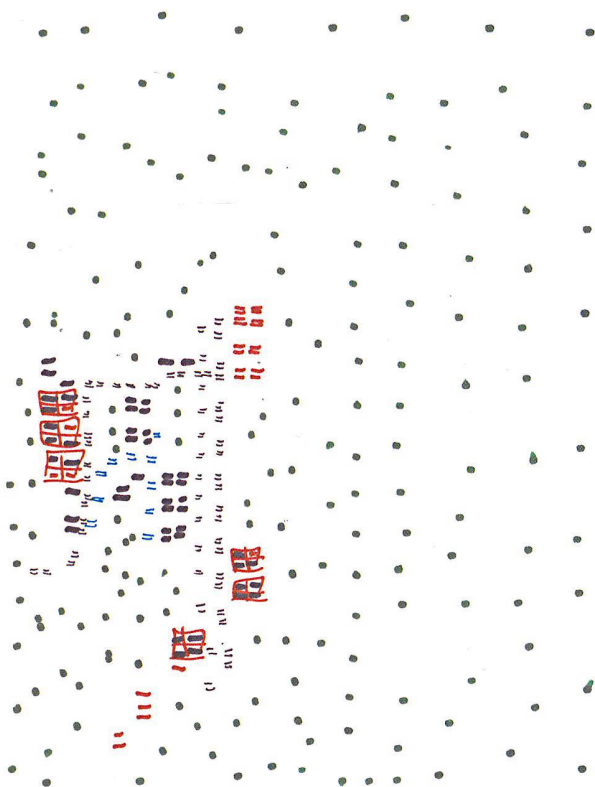
D'autres entrepreneurs métamorphosent des centres comme Interlaken, Lugano ou Montreux : ce sont les hôteliers. Avec l'engouement des aristocrates pour le Grand Tour et l'étape helvétique obligatoire depuis Byron, ils créent quais et avenues, au long des lacs, financés par partenariat entre pouvoirs publics et capitaux privés. Equipés d'éclairage public, plantés d'arbres, décorés de fleurs et de balustrades, dignes de châteaux Renaissance à la française, ces nouveaux équipements urbains fonctionnels et rentables transfigurent de modestes bourgades suisses, les projetant en plein cosmopolitisme. Innovateurs (éclairés à l'électricité, équipés de tramways, asphaltés), ces quais touristiques deviennent les prototypes de rivieras européennes et de quartiers nouveaux. L'architecte Horace Davinet, actif dans l'hôtellerie à Interlaken (Grand-Hotel Victoria), devient par la suite urbaniste en traçant les grands axes du nouveau quartier du Kirchenfeld de Berne.

Il y aurait aussi beaucoup à dire sur l'hygiénisme et son empreinte dans les quartiers d'hôpitaux universitaires des grandes villes suisses (Zurich, Berne, Genève, Lausanne) ou la conversion de stations alpines aux marchés touristiques d'un nouveau genre, la Montagne Magique (Davos, Crans Montana, Leysin), de la rédemption sanitaire ...

Le XX^e siècle

Les notions « modernes » ou « contemporaines » développées dans les rencontres internationales comme les CIAM (Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne, à La Sarraz) ou les publications fonctionnalistes comme la « Charte d'Athènes » (des établissements humains différenciés, bases des zones d'activités spécialisées et du *zoning*) tentent de mettre de l'ordre. Surtout conceptuellement et formellement dans un paysage télescopé par des infrastructures omniprésentes défiant en importance et en symbolique les monuments urbains et les quartiers d'habitation (pensons aux tunnels, aux grands viaducs et ponts en métal ou même au jet d'eau soupape de l'hydraulique de Genève). Ces réflexions aboutissent aux zones des fonctions différenciées, admis dans la seconde partie du XX^e siècle comme une règle absolue.

En Suisse les grandes villes cèdent, dans les années 1960-1970, à la vogue des nouveaux quartiers d'immeubles, barres et tours, hors les murs : Genève bâtit sa périphérie de nouveaux quartiers, Berne de même. Avec les immenses difficultés pour relier efficacement ces nouveaux pôles. Les artères autoroutières ou les voies de métro léger mettront des décennies à être résolues (le *S-Bahn* zurichois a trouvé son allure de croisière dans les années 1990 seulement, la Suisse romande tente toujours de rattraper son retard). Tout ne marche pas pour le mieux dans le meilleur des mondes : l'historien de l'architecture « post-moderne » Charles Jencks sonne le glas de l'architecture et de l'urbanisme modernes. L'acte de décès se confirme, d'après lui, avec les premières destructions volontaires de grands ensembles.



Au nombre desquelles l'architecte renommé Minoru Yamasaki occupe une place de choix avec Pruitt Igoe, St-Louis, USA, dynamité par les pouvoirs publics le 16 mars 1972, suivi plus tard par son World Trade Center de New York dévasté par des terroristes le 11 septembre 2001 ! Cette prise de conscience de la non résolution des problèmes sociaux et urbains est également reconnue par la majorité des penseurs de la fin du XX^e siècle (Pierre Bourdieu, notamment dans son rapport national français sur La misère du Monde, 1993). Incivilités, manifestations, conflits collectifs, immeubles abandonnés et réinvestis par des squatters, violence urbaine : les soubresauts de la cohabitation des populations différenciées des villes n'aboutissent vraiment pas à la « Cité Radieuse » que dépeignait l'inventeur de l'Urbanisme Le Corbusier. Que faire ? Comment reconstruire un modèle de vie en ville utilisable ? Actuellement aucun mouvement de praticiens ne propose de réponse concrète.

Notions abandonnées : *tabula rasa* ?

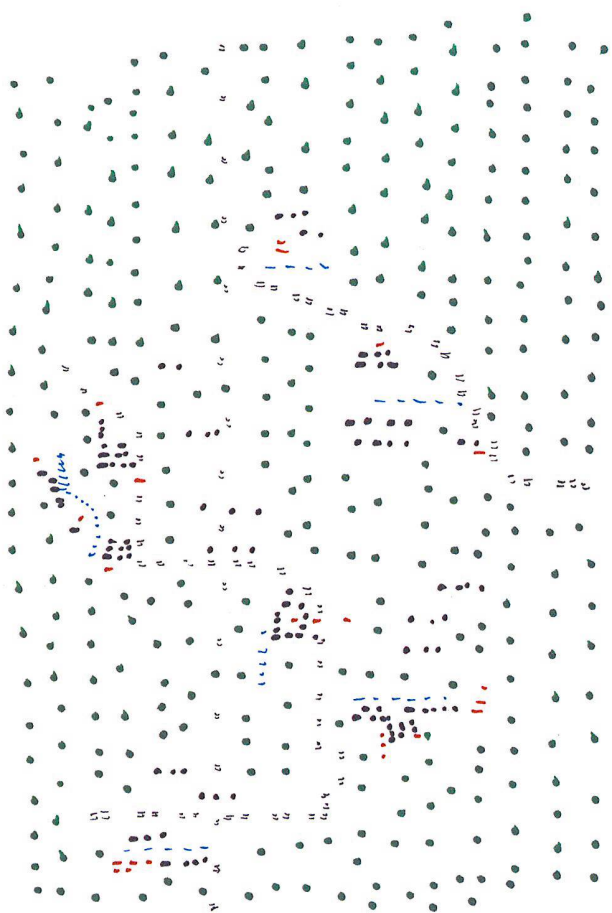
Toute démarche de recentrement des valeurs débute avec l'abandon de notions familières. Voici la liste des acquis historiques qu'il s'agit désormais d'abandonner pour reconstruire un modèle d'urbanisme applicable à la vie en société au XXI^e siècle.

Les visions géocentrées : le plan de la ville n'est pas une cible de tir. Les zones centrales ne correspondent plus aux zones les plus recherchées. Les approches économiques fondées sur le noyau unique sont abandonnées (méthode des classes de situation de l'ancien Conservateur du registre foncier Zurichois, l'architecte W. Naegeli, par exemple).

Le zoning : la spécialisation des quartiers en zones d'une ou deux activités (par exemple, zones industrielles ou zones touristiques, on pourrait aussi mentionner les casernes) dites « d'affectation » ne peut plus répondre aux demandes conjointes de groupes d'intérêts complémentaires, ou de réaffectation en cas de modification d'usages. La boutade serait de répondre au « zoning » par le « zapping », non plus des différenciations spécialisées mais des mélanges de genres (par mixité et alternances d'activités ou d'horaires d'utilisations). Des casernes utilisées comme universités populaires le reste du temps par exemple, ou en même temps.

Les densités seulement aux centres : pourquoi réserver les densités aux centres urbains ? Les nouvelles grandes constructions peuvent notamment être liées aux nœuds de réseaux de transport ... Où se situe donc le centre ville (« downtown ») depuis la réappropriation des friches industrielles ? L'EPFL à Ecublens ou *Science City* à Zurich ne sont-ils pas plus denses que leurs centres villes respectifs ?

Le paysagisme romantique : les paysages suisses étaient-ils plus beaux avant l'apparition des châteaux ? ou des autoroutes ? Le cas du viaduc de Chillon pose cette question fondamentale. Les métissages sont les éléments constitutifs du paysage de qualité. Le romantisme du paysage est remplacé par un regard privilégiant la lisibilité.



Les antagonismes : qui va repenser l'urbanisme de demain ? les protecteurs de l'existant ou les innovateurs du monde futur ? Seul un partenariat REEL entre *pro* et *contras* (promoteurs et opposants) du développement urbain permettra de trouver les solutions. Les prix de l'environnement, aux aménagements du territoire réussis, sont distribués par des fondations réunissant protecteurs de la nature et industriels.

Les priorités historiques sont-elles impératives ? l'avenir d'une ville est-il subordonné à son passé ? Priver une ville d'avenir au nom de son passé fige sa transformation et son adaptation à l'avenir. Lucerne, avec son nouveau palais des congrès (KKL) et la reconstruction express de son pont en bois incendié montre que construction et patrimoine peuvent se renforcer.

Le fonctionnalisme : bases de la réflexion sur le progrès technologique, les aspects fonctionnels des résolutions de problèmes n'intéressent plus les acteurs du développement de la Ville. Ferment de l'urbanisme de la seconde moitié du XXe siècle, l'approche des problèmes contemporains ne peut plus se fonder sur les seules fonctions à accomplir. ... ce seront plutôt les rapports de forces et leur règlement juridique qui conditionneront les fonctions de la ville de demain. Le droit prévaudra sur la réflexion fonctionnelle, c'est une nouveauté. Lausanne réalise régulièrement les projets urbains les plus coûteux de Suisse à l'unité (km, ou tonne traitée) car ils sont réalisés pour leur faisabilité juridique et non plus pour une simple approche coût/bénéfice.

Technologie contre Société : l'irruption de nouvelles technologies percute les habitudes de vie. Pas d'aéroport à proximité et une ville ne vaut plus d'être vécue (Le Locle ?), un ciel survolé par les avions pendulaires et la valeur économique de votre quartier est abaissée (Genève, Zurich)... qu'apporte donc le progrès technologique dans l'amélioration des conditions de vie en ville et des autres villes ?

Hiérarchie(s) : les mairies de quartier, les fusions de communes, les nouvelles fonctions de *city management*, les services communaux privatisés ou réorientés vers des prestations à des tiers, les concessionnaires, privés, d'infrastructures publiques, tous sont mêlés aux décisions urbaines, désormais détachées du commandement d'un corps présidentiel isolé.

Nouvelles pistes

Cette anamnèse accomplie, il s'agit de procéder à la mise à jour des processus et des méthodes. Une tentative d'inventaire pourrait servir de guide méthodologique. Adopter de nouvelles règles, les vérifier et en contrôler l'application devra permettre d'expérimenter des solutions novatrices.

Superposition (overlap) : les couches de fonctions se superposent désormais, dans les airs, sur terre et en sous-sol, dans les quartiers existants ou nouveaux. La superposition montre que si les structures urbaines ont parfois une seule utilisation, ce n'est que pour un temps, la polyvalence est demandée. Les quartiers d'affaires peuvent devenir espaces de délasserment à d'autres périodes de la journée ou durant d'autres saisons...

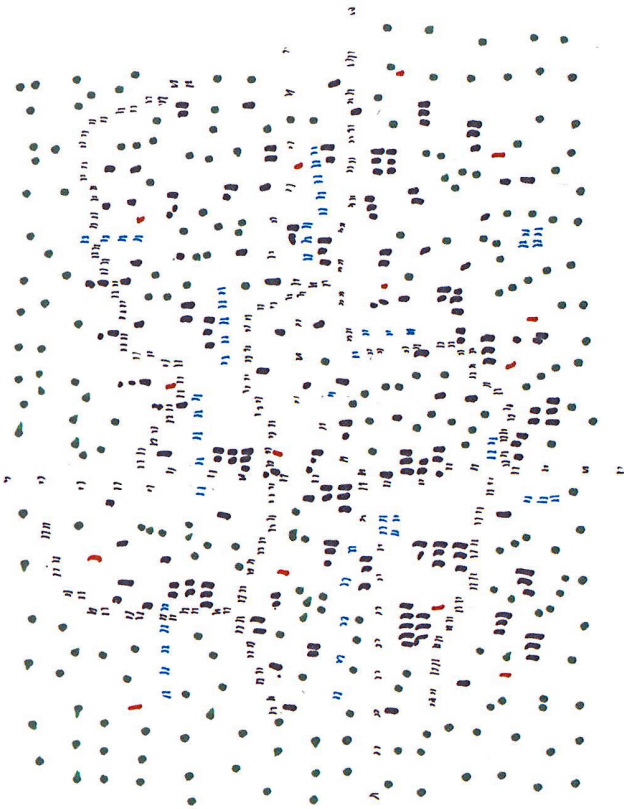
Parallélisme : les réseaux suivent les réseaux. L'équipement technique suit les traces précédentes, regroupées parfois dans des canalisations ou des gaines urbaines géantes.

Transversalité : les sites propres traversent les couches... sous forme de lignes de métros, d'autoroutes, de nouveaux trains, ils constituent les liants entre couches d'activités superposées ou alignées dans l'espace et le temps.

Mitage : la dégénérescence ou l'expansion d'une couche vers l'autre (l'une sur l'autre, ou l'une à côté de l'autre) s'effectue par diffusion ponctuelle apparaissant peu à peu et convertissant un état en un autre. Les urbanistes disent souvent que le paysage agricole suisse est « mité » par les villas.

Friches : une couche abandonnée devient progressivement ou soudainement une friche abandonnée dont plus personne ne veut. Effet de mode ou cycle d'obsolescence ? Où sont les friches de demain ?

Certains prévoient l'abandon des zones de villas, au même moment, par une génération âgée frappée dans son économie par le coût des transports individuels, le « *peak-oil* »... d'autres prédisent la fin programmée de toute affectation mono fonctionnelle (sites d'entraînement militaires par exemple).



Interfaces: les « hubs » (concentrateurs) régionaux et continentaux, les stratégies continentales doivent-elles se fonder uniquement sur de grands plateaux d'infrastructure technique de la pensée (universités, parcs technologiques) ou de transports (aéroports, centre de transferts modaux rail route)? N'est-ce pas le conformisme du siècle passé qui a dévasté les grandes compagnies aériennes? Actuellement les mondes de l'université, du tourisme et de la haute finance reconnaissent les « destinations » comme uniques localisations cartographiées (Zurich, Genève).

Gestes urbains: les pouvoirs publics espèrent des solutions instantanées en recourant aux vedettes internationales. Les universités ou les villes n'y échappent pas. Les Gottfried Semper d'aujourd'hui colonisent les systèmes de pensée, les réduisant à des sortes « d'autoroutes mentales » ou de « café soluble pour édiles ». Les grandes artères du conformisme mental uniformisent le paysage physique en le moulant à l'identique partout sur la planète. Les « gestes » ainsi produits ne sont-ils pas... des gesticulations inutiles?

PPP: les partenariats privés publics sont à la mode. Pratiques privilégiées de nos jours. Voies de facilités financières, elles résolvent le seul aspect économique de la problématique. Une « éthique garde-fou » manque à leur application.

Conclusions

L'approche historique est nécessaire pour comprendre d'où vient notre urbanisme, au sens de l'histoire globale ou au sens de l'histoire des réglementations. Il faut ensuite savoir oublier: oublier les règles du XXe siècle,

oublier les habitudes comme le *zoning* et les affectations uniques. Et redécouvrir les nouvelles règles, les effets des métissages, des antagonismes, de l'abandon du romantisme dans le paysagisme, de la suprématie de la technologie et des chemins de moindre résistance sociétal... pour articuler un savoir systémique, sur des notions complexes comme les superpositions de couches, les transversalités, l'encouragement ou le frein au mitage. Se méfier des gestes urbains calqués sur les faits du *Prince* et des vedettes... Les interfaces de demain sous forme de grands plateaux de service seront-elles les industries de demain? De quels services s'agira-t-il? Reconnaître, soutenir, effectuer les choix selon ces nouveaux critères, telles seront les priorités des villes de demain: les pistes indiquées permettent de donner une idée des réflexions qui conduiront, au XXIe siècle, le développement des grands projets de villes et de l'urbanisme en général.

A.W.

**Solution 2 en 1
pour l'utilisation
tactique:
transmission de
données et d'élec-
tricité dans le
même câble.**



Le câble hybride BRUpowermil est un composant robuste pour systèmes de communication globaux sur de longues distances. Associé à nos conseils et à nos prestations complètes, il nous permet d'élaborer des solutions spécifiques aux besoins de nos clients. Pour plus d'informations: Tel. +41 (0)56 460 33 33, info.security@brugg.com, <http://www.brugg.com>.

BRUGG CABLES
Well connected.