

L'ESPACE CÔTÉ RUE

Une découverte dans
l'agglomération suisse

Matthias Balmer

Énoncé théorique de Master
en architecture à l' EPFL

élaboré sous la direction de

Dr. Jérôme Chenal

L'ambition de ce travail est d'abord une lecture détaillée de l'espace en question. Il a reçu très peu d'attention au plan scientifique jusqu'à présent et ce travail est l'occasion de l'interroger. Pour ce faire, le travail mélange intentionnellement apprentissage personnel, résultats trouvés, anecdotes et expériences faites lors du travail, le but étant d'être le plus riche possible en matière. Il se peut que davantage de questions soient soulevées que résolues. Le livre que vous tenez dans vos mains doit donc être vu comme un mémoire.

Contenu

Introduction 7

Contextualisation 9

Méthode 11

Cas d'étude 1 15

Cas d'étude 2 25

Questionnaire cas d'étude 1 35

Questionnaire cas d'étude 2 41

Mots-clés 49

Commentaire final 89

Bibliographie 92

Instructions au jeu 95

Introduction

Ce travail s'intéresse à l'espace entre les bâtiments dans les agglomérations, dans la majorité des cas des immeubles. L'espace que l'on désigne couramment de côté rue d'une construction et allant jusqu'à la prochaine façade côté rue est en effet plus que l'espace de la rue proprement dite. Cet espace est constitué d'une partie en propriété privée et d'une partie de propriété publique. Très souvent, pourtant, cet espace se voit réduit uniquement à un espace de la rue, voire de la route, donc un espace purement fonctionnel distribuant les parcelles. Comme ce travail questionne un espace précis, il lui faut un nom. Dans la suite, le terme *espace côté rue* sera utilisé pour le désigner.

Est-ce qu'il peut être plus qu'un interstice? En quête de ce potentiel et de ses diverses manifestations concrètes, ce travail procède par une description de l'aménagement de cet *espace côté rue* et par l'essai de comprendre son importance dans la vie des habitants. Le discours est plus largement appuyé que sur l'unique description à travers le regard d'architecte. Un maximum d'observations faites par des gens pour qui c'est leur espace quotidien est pris en compte pour déchiffrer sa constitution ainsi que son utilisation.

Ce travail a un côté profondément politique. J'ai essayé de faire un travail le plus neutre possible. Pourtant, il n'est pas possible de nier sa propre position. Elle restera visible et perceptible, j'espère. Cela permettra au lecteur de différencier ce qu'il voit et lit dans ce travail. D'éviter la polémique et la morale (aussi loin que possible), deux instruments qui, à mon avis, n'ont rien à voir avec un projet scientifique, me paraissait important. Je préfère le clin d'œil à leur place.

Contextualisation

Mentionné déjà dans l'introduction, l'espace en question est caractérisé par sa division en une tranche d'appartenance publique, la rue, et une tranche d'appartenance privée, entre le bord de la rue et les constructions.

Cette caractéristique a son origine dans l'aménagement suivant les règles du fonctionnalisme moderne, envisageant une alternative à la rue corridor. Cette façon de concevoir l'urbain est aujourd'hui très répandue sur le territoire helvétique. Dans l'ère de la construction de la plupart de ces quartiers en question (encore aujourd'hui se font des réalisations de ce type), le territoire était perçu comme étant infini. On en profitait pour décaler les constructions dès lors non contiguës de la rue et de privatiser les espaces extérieurs ainsi reçus du côté de la rue.

Aujourd'hui nous nous rendons de plus en plus compte que le sol est une ressource finie. Cette conscience a mené et mène encore à une législation qui vise une croissance modérée, voire égale zéro, des surfaces constructibles en Suisse (révision de la LAT de 2014¹, initiative populaire contre le mitage²). Ce paradigme, confronté avec le fait que la population suisse et les besoins en surface habitable par habitant ne cessent de grandir, mène à une pression croissante sur les terrains déjà urbanisés. Ce fait pousse à revoir les agglomérations autour des centres, car c'est ici que l'on trouve le plus grand potentiel d'intervention, rien que par leurs surfaces absolues qu'elles ont au sein des villes. Il s'y ajoute le fait que tout simplement beaucoup de constructions n'exploitent pas la totalité du potentiel constructible selon la législation en vigueur.

En focalisant sur l'agglomération, en s'y promenant, la nette division entre ce qui est privé et ce qui est public saute aux yeux. L'agglomération est un territoire d'une prédominance de l'espace privé sur l'espace public; le seul but de l'espace public consiste à desservir l'espace privé.

En vue d'une densification des surfaces habitables dans ces espaces, les *espaces côté rue* représentent une immense friche qu'il s'agit d'intégrer dans le projet et de ne plus les laisser de côté comme résiduels. Le but doit être de leur donner une importance dans la vie des habitants. Ceci passe forcément par un aménagement différent qui donne à ces espaces une qualité comme espaces de séjour.

^{1,2} Les chiffres exposés renvoient à la bibliographie à la page 92.

Méthode

Deux exemples d'espaces dans les agglomérations de villes suisses figurent comme cas d'étude dans ce travail. Les deux sont constitués par un certain nombre de parcelles et par la rue les desservant. Le début et la fin de la portion de rue en question sont constitués par la fin de la rue, respectivement l'endroit où la rue tombe sur un carrefour. Dans le travail est pris en compte tout ce qui est visible depuis la rue. Le but de cela est de ne pas prendre en compte ce qui reste intentionnellement caché au visiteur de la rue; il s'agit d'explorer une expérience de promeneur dans la rue.

Les deux cas d'étude se caractérisent par un nombre de propriétés communes. Voici les plus importantes:

- La mixité typologique va de la maison individuelle jusqu'à l'immeuble.
- Le rapport au centre-ville est comparable et la taille de la ville dans laquelle ils se trouvent est comparable.
- L'accessibilité en transports publics est bonne.
- La densité d'occupation du sol est comparable.
- L'insertion dans le régime de circulation est comparable.
- Et les constructions sont prioritairement en propriété privée.

La quête de propriétés communes était de pouvoir assimiler le mieux possible les deux cas d'étude. Il n'était pas question de leur différences, mais de leurs points en commun. Ils figurent comme des exemples génériques pour la problématique. C'est ainsi qu'ils sont utilisés dans la suite du travail, notamment pour les interviews.

Les deux cas d'études sont redessinés en axonométrie afin d'avoir une approche davantage spatiale que statistique. Le dessin est constitué par plusieurs couches complémentaires qui sont représentatives pour la lecture faite par l'auteur. Cette lecture déconstruite permet d'identifier les éléments constituant l'espace et qui vont revenir à la fin du travail, à l'occasion du jeu. Ces dessins réagissent bien évidemment aussi aux remarques faites par les habitants des quartiers respectifs, qui ont parfois aidé à focaliser sur des éléments qui ne seraient pas apparu dans le travail sinon.

Pour compléter, il a été demandé aux habitants des deux cas d'étude de décrire leur propre rue, ce qu'ils voient sur une photo de leur rue et ce qu'ils pensent des photos de l'autre rue respective. Les interviewés sont

tous des professionnels de l'agglomération - les habitants-même. L'apport des non-initiés au discours urbanistique permet d'identifier des qualités qui pourraient échapper à une vision d'architecte et qui pourraient se relever décisifs dans la lecture de ces lieux.

Le redessin des situations analysées, les réponses aux questions et les expériences faites lors de la découverte des agglomérations constituent le corps de ce travail.

Le travail se culmine et se résume en mots-clés. Ils viennent d'une part d'observations faites sur place, de l'autre part ils sont issues des interviews. Des références vers ces mots-clés se trouvent indiquées dans la suite du travail de la façon suivante: **➤Référence** Ces termes condensent la lecture faite de *l'espace côté rue*. Un texte l'expliquant, l'explicitant et le contextualisant va avec chaque mot-clé. Ces textes sont à la fois une conclusion du travail et une prospective pour un projet potentiel dont ils sondent des possibilités.

Le jeu reprend la lecture par éléments faites de l'espace côté rue qui est représentée par les axonométries. Le fait de pouvoir travailler en couches est symptomatique pour la division fonctionnaliste de l'espace qui va de pair avec une banalité spatiale. Le jeu travaille donc avec cette division, et le but du jeu est d'aller le plus loin possible dans cette direction pour gagner. Ceci n'apporte bien sûr pas de solution à la problématique. Mais ça permet de rendre conscient les joueurs à la manière dont on traite cet espace. Et comme on va voir dans la suite du travail, une partie importante du travail qui est à faire et de rendre conscient de cette *espace côté rue*.

2 cas d'étude

Les deux cas d'étude ont été trouvés en déambulant à travers la ville. Pour moi, ils sont interchangeables. Il est important de pouvoir les comparer, ils sont génériques. Pour cela, une description plus précise se trouve en introduction de chaque exemple. Pourtant, je renonce intentionnellement à une ample description en images et à une explication de la situation par l'emploi de noms de lieux qui vont au-delà du nom de la rue. Le lecteur est invité à se faire sa propre image et comme il s'agit d'exemples interchangeables, s'imaginer son propre cas d'étude où a lieu le contenu de ce travail.

Cas d'étude 1

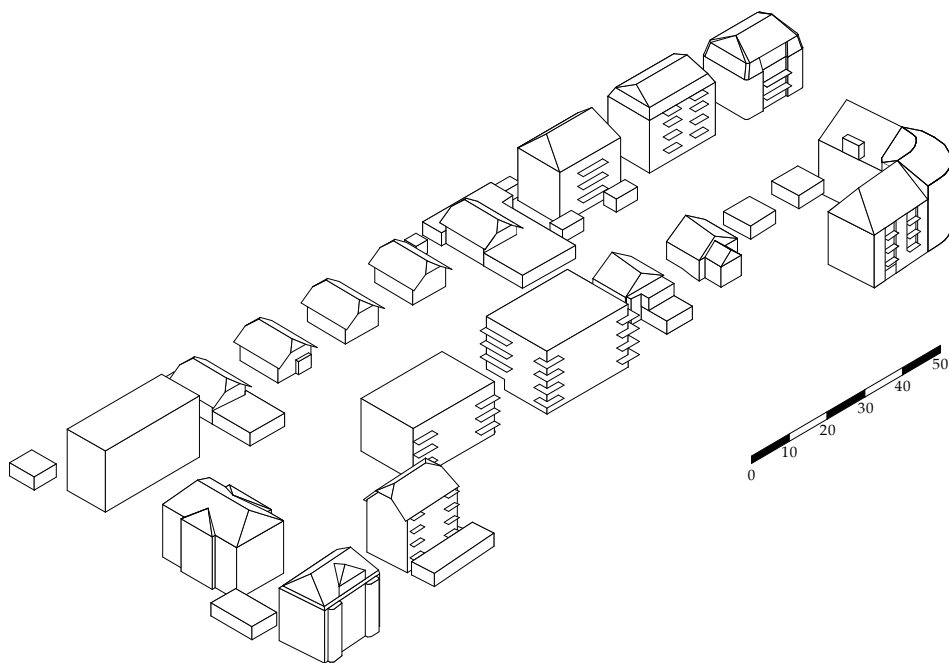
Chemin du Grandchamp, Lausanne

Cette rue est située au nord du centre-ville sur une terrasse du versant ouest d'une colline à mi-chemin entre la forêt couvrant la colline et le ruisseau en contrebas. Le tracé routier est parallèle à la vallée et s'aligne donc plus ou moins selon un axe nord-sud. Au nord, la rue tombe sur une route importante reliant le centre-ville aux alentours. L'extrémité sud rejoint une rue d'importance mineure qui dessert des quartiers de logement. La rue est praticable en voiture en sens unique du nord au sud.

Le centre-ville peut être rejoint en moins d'un quart d'heure par plusieurs lignes de bus. En quelques minutes on arrive en centre-ville par voiture, que ce soit la voiture privée ou bien une voiture mobility empruntée dans le voisinage immédiat.

La rue étudiée dispose d'une grande mixité typologique et d'un bâti à gabarits très divers. La population vit donc dans des conditions très différentes (maison/appartement) dans la même rue. Une particularité de la rue est certainement l'atelier d'une menuiserie qui se trouve dans une maison agrandie de manière à occuper presque la totalité de la parcelle. Cela fait que dans ce cas il ne s'agit pas d'une rue à vocation uniquement résidentielle. Le processus de densification s'est déjà fait remarquer dans cette rue: plusieurs des bâtiments originaux ont été remplacé par des nouvelles constructions à gabarits plus importants (immeubles). Actuellement, un chantier débute à l'emplacement d'un parking qui occupe actuellement une parcelle entière.

Le quartier est particulièrement bien équipé en tous genres de services: magasins, poste, pharmacies, banque, écoles etc. Des espaces ouverts se trouvent à proximité immédiate, que ce soit une forêt avec plusieurs équipements publics, des infrastructures sportives importantes ou encore un vaste parc.



→Mixité
 →Maison
 →Immeuble

Fig. 1: *Chemin du Grandchamp: La composition volumétrique*

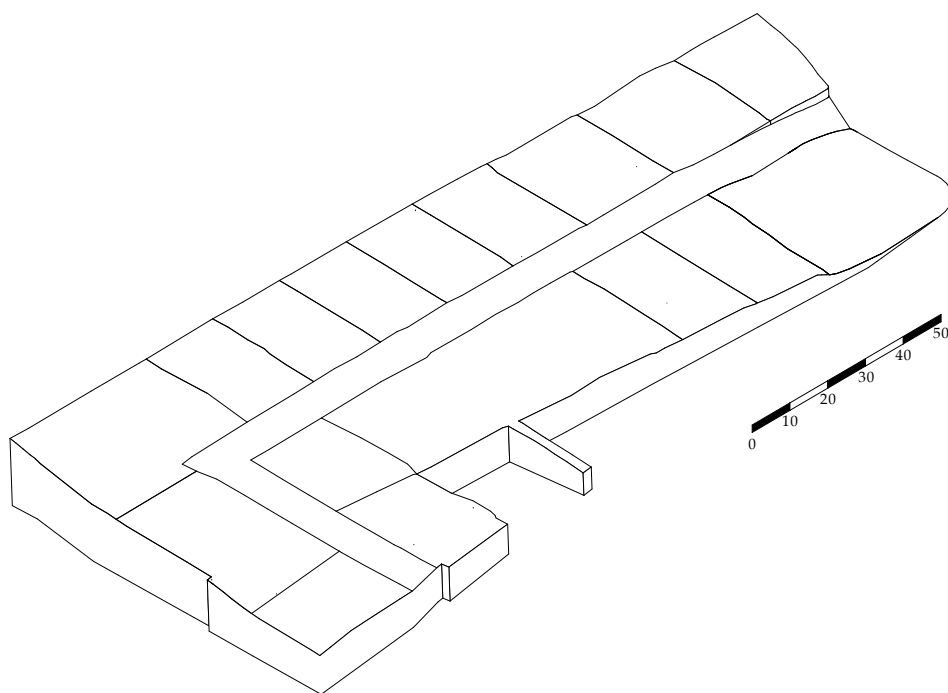
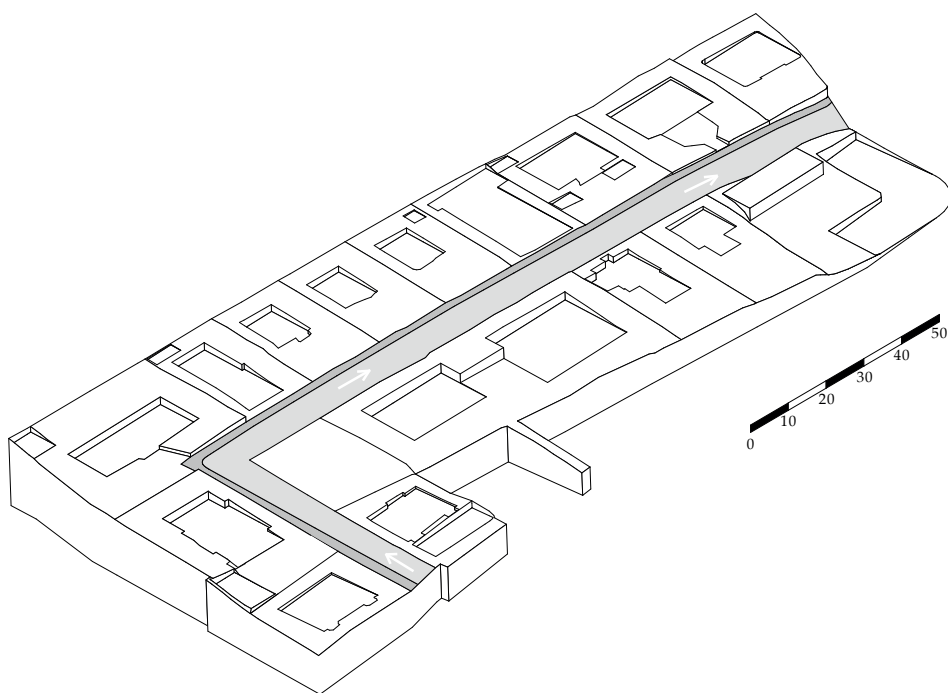
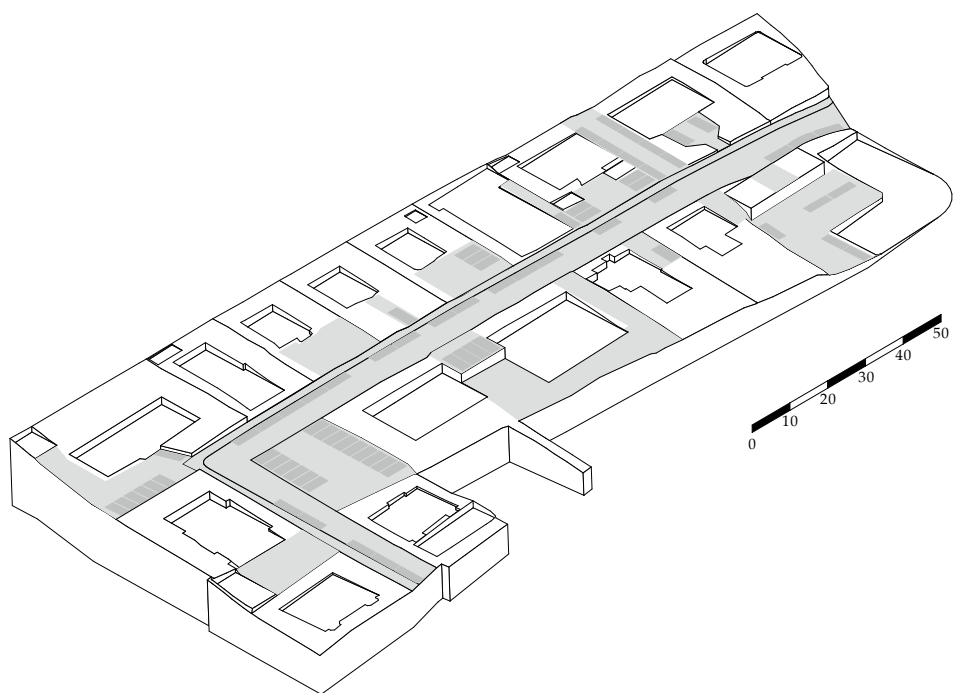


Fig. 2: *Chemin du Grandchamp: Le parcellaire et la topographie*



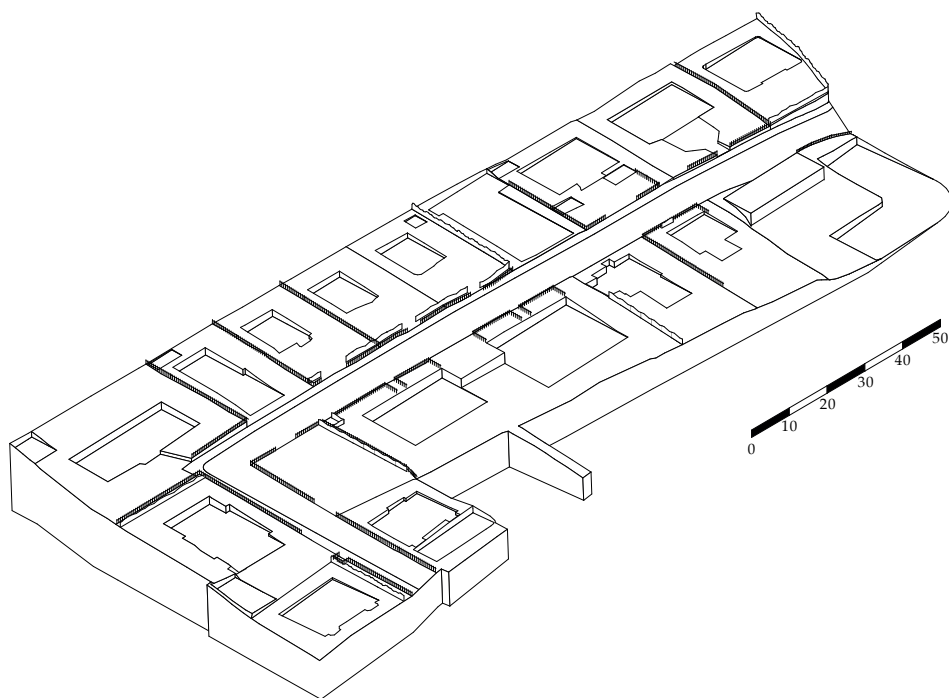
→Trottoir
→Voisinage

Fig. 3: Chemin du Grandchamp: Régime de circulation et implantation



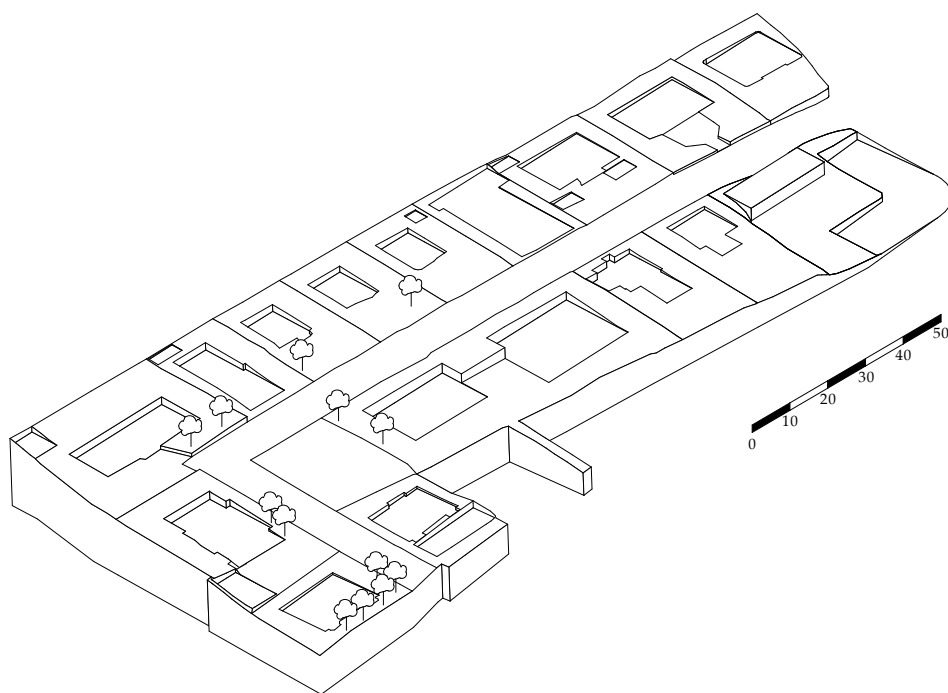
→Place de parc

Fig. 4: *Chemin du Grandchamp: Surfaces praticables en voiture et stationnement*



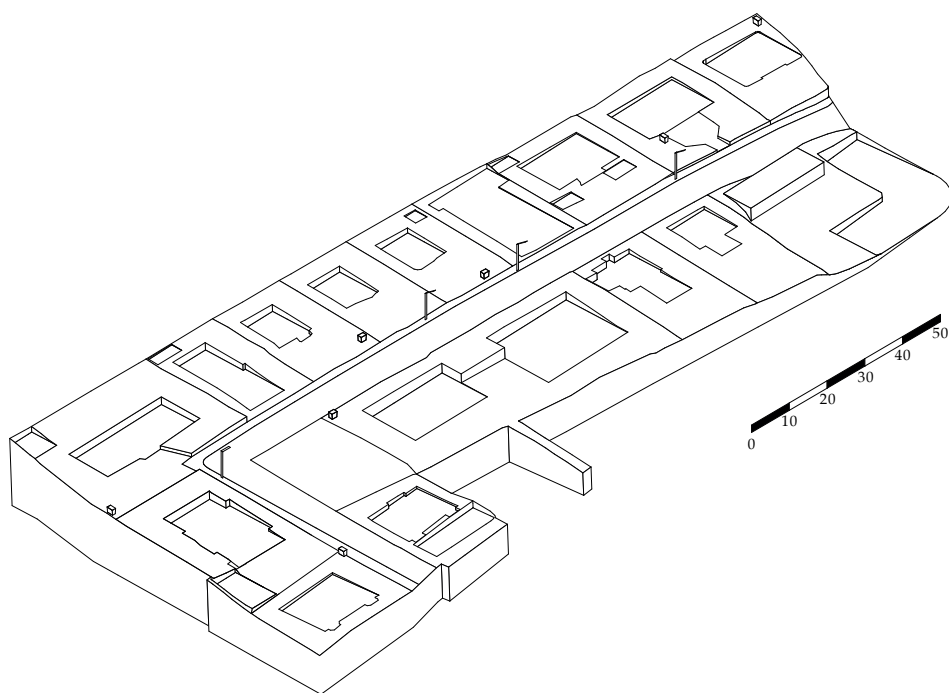
➔Haie
 ➔Jardin
 ➔Sécurité
 ➔Intimité
 ➔Anonymat

Fig. 5: *Chemin du Grandchamp: Les clôtures des parcelles*



➔ **Arbre**

Fig. 6: *Chemin du Grandchamp: Arbres*



→Sécurité
→Poubelle

Fig. 7: Chemin du Grandchamp: Le mobilier (candélabres et poubelles)

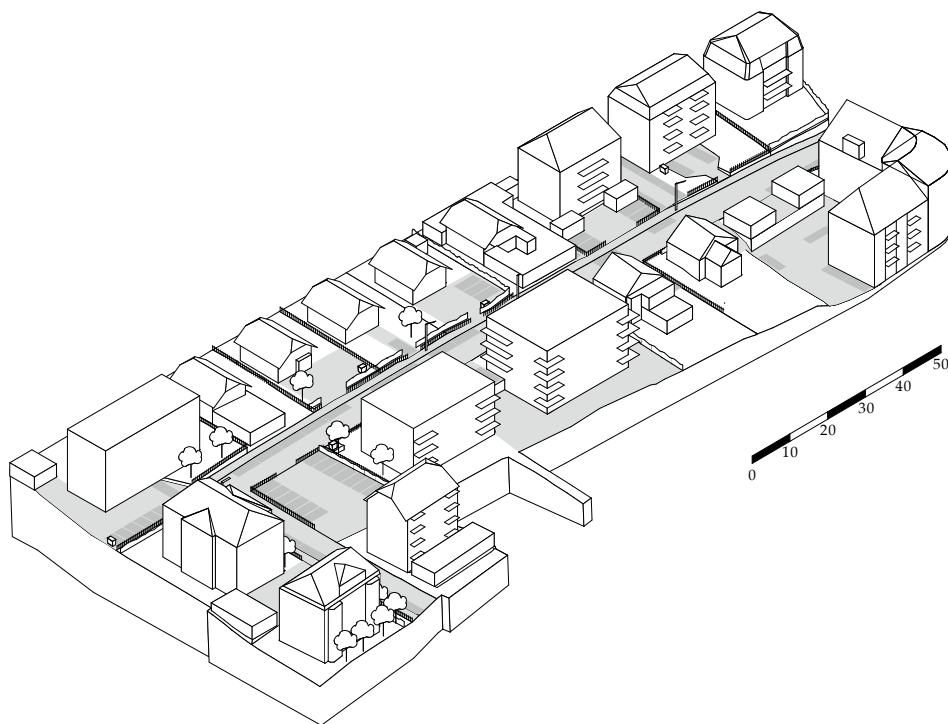


Fig. 8: *Chemin du Grandchamp*

Cas d'étude 2

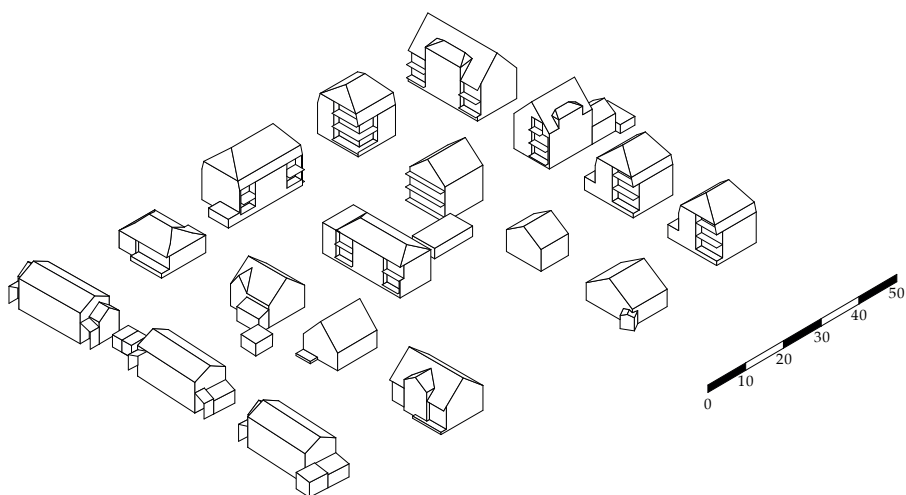
Stapfenackerstrasse, Berne

Cette rue se situe à l'extrémité ouest de la ville. Elle fait partie d'un quartier qui se trouve entre les deux lignes de chemin de fer partant de Berne vers l'ouest. Au-delà des rails se trouvent à peu de distance des grandes forêts des deux côtés. Le topographie est très peu mouvementée, le ruisseau traversant ce vallon large n'est guère perceptible. La rue fait partie d'un système de routes s'alignant selon un axe nord-ouest / sud-est qui est limité au sud-est par le centre de l'ancien village et au nord-ouest par les chemins de fer. Les deux fins de la rue en question rejoignent une autre rue d'importance semblable. Elle est praticable à 20km/h en voiture.

Le quartier est desservi par un bus de quartier, un tram à 5 minutes de marche à pied et les chemins de fer dont la gare se trouve à proximité immédiate. Cela permet de rejoindre le centre-ville en moins d'un quart d'heure en transports publics. A moins de deux kilomètres de distance se trouvent deux entrées d'autoroutes différentes.

La mixité typologique dans cette rue est importante. On y trouve des maisons individuelles, des immeubles et des maisons contiguës. Une partie des immeubles actuels sont en fait des anciennes maisons reconverties en immeubles. Pourtant, la plupart des immeubles ont été conçus tel quels. La différence des gabarits n'est pas aussi frappante qu'au cas d'étude 1. Pourtant, dans les alentours se trouvent plusieurs quartiers high rise du deuxième après-guerre.

Par le fait que la rue fait partie d'un quartier de logement et qu'elle n'est pas connectée à une route aussi importante que le cas d'étude 1, les équipements se trouvent dans leur majorité à une distance plus grande. Pourtant, des espaces ouverts sont disponibles tout proche: des terrains agricoles, un grand cimetière, des terrains de sport de l'école juste à côté ou encore une petite forêt. Tous genres de services se trouvent dans trois pôles à moins d'un kilomètre de distance, dont deux à environ 600 mètres de distance.



→Mixité
 →Maison
 →Immeuble

Fig. 9: Stapfenackerstrasse: La composition volumétrique

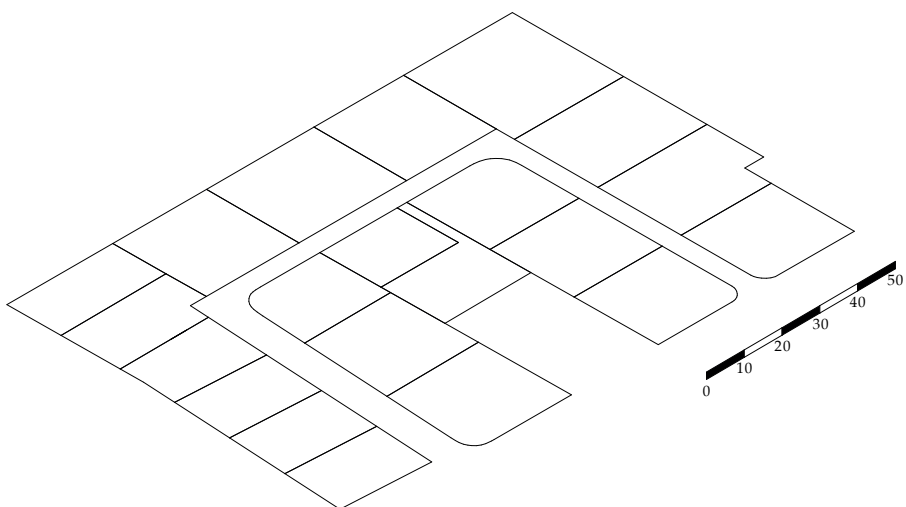
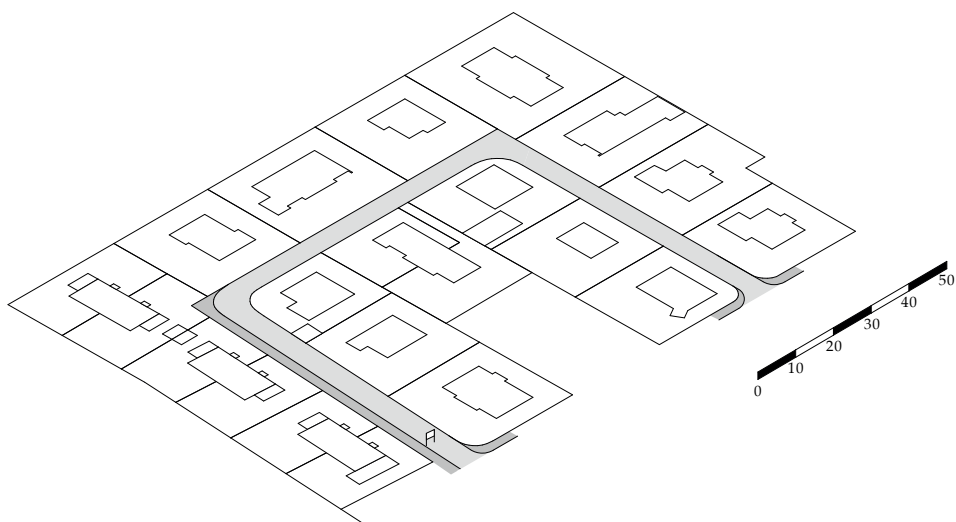
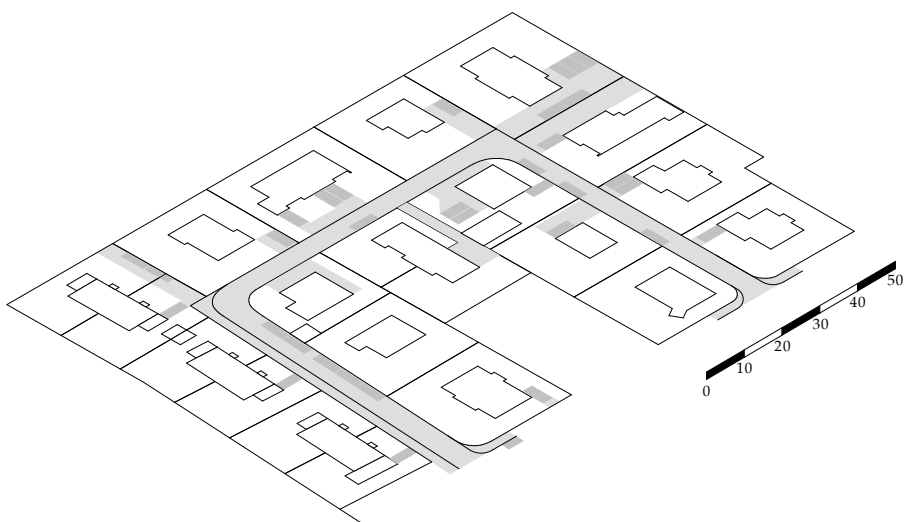


Fig. 10: *Stapfenackerstrasse: Le parcellaire et la topographie*



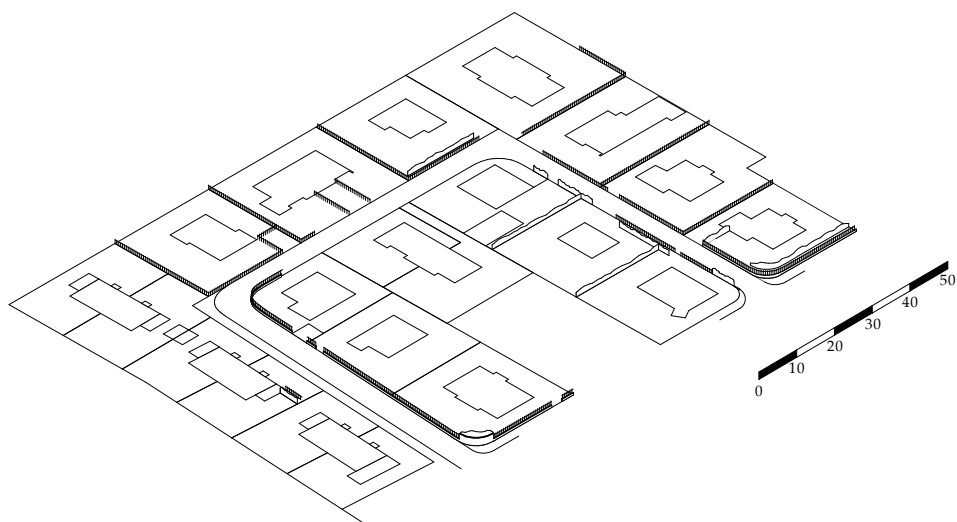
→Trottoir
→Voisinage

Fig. 11: *Stapfenackerstrasse: Régime de circulation et implantation*



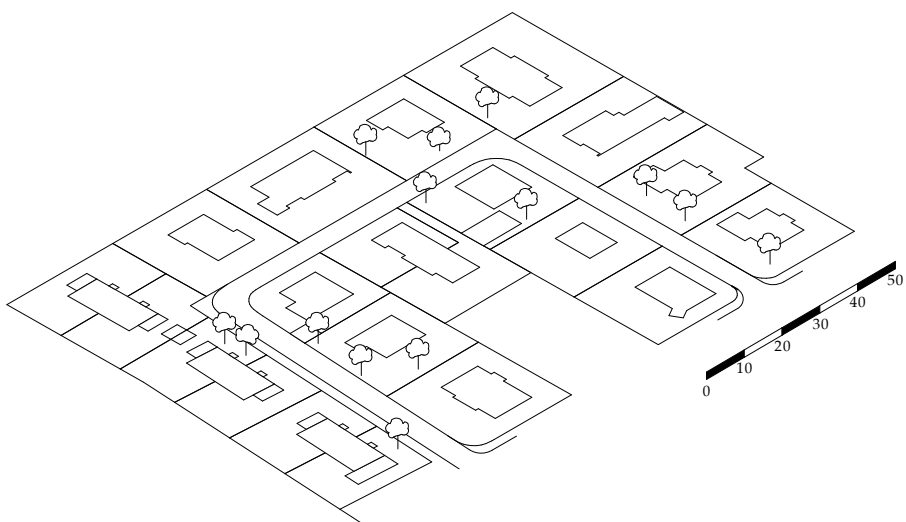
→Place de parc

Fig. 12: *Stappfenackerstrasse: Surfaces praticables en voiture et stationnement*



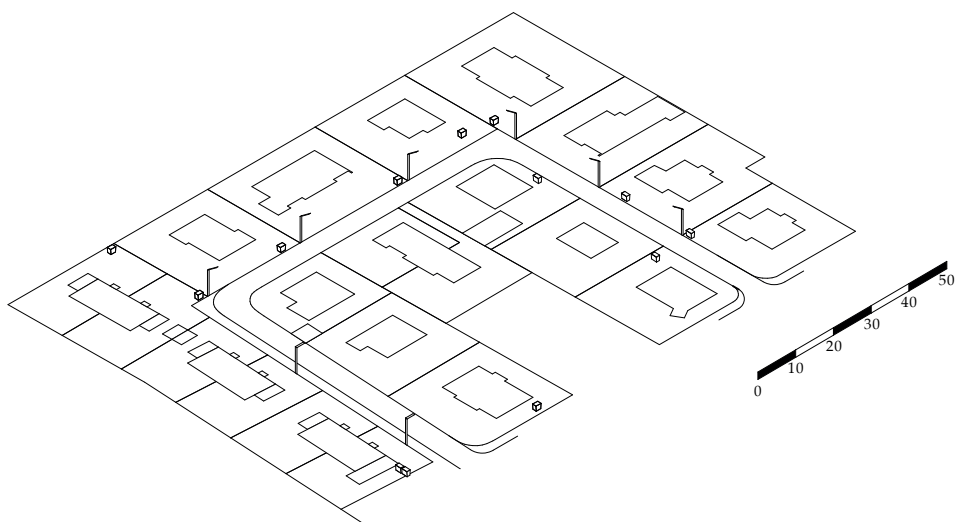
- Haie
- Jardin
- Sécurité
- Intimité
- Anonymat

Fig. 13: *Stapfenackerstrasse: Les clôtures des parcelles*



➔Arbre

Fig. 14: *Stapfenackerstrasse: Arbres*



→Sécurité
→Poubelle

Fig. 15: *Stapfenackerstrasse: Le mobilier (candélabres et poubelles)*

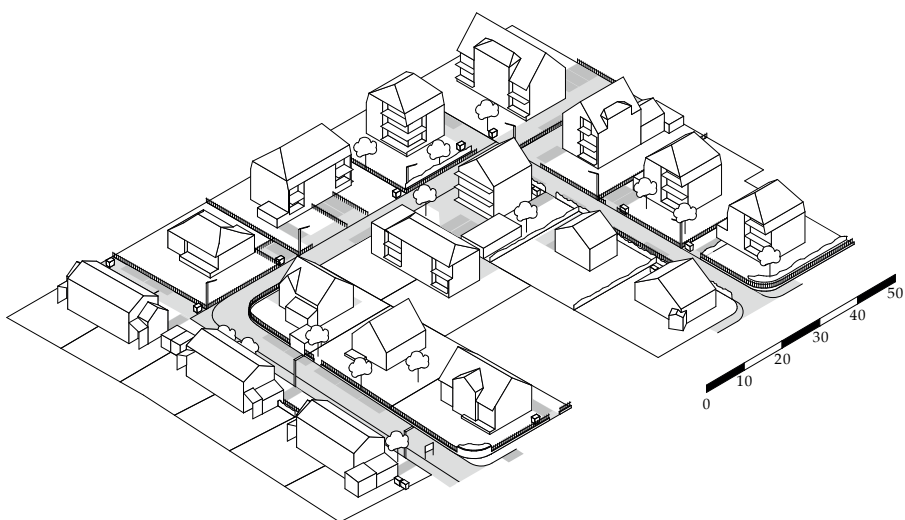


Fig. 16: *Stapfenackerstrasse*

Le questionnaire est conçu de manière à sonder comment les gens voient leur propre rue, ou bien s'ils ont un avis par rapport à leur rue. Par le fait de poser des questions très simples (qu'est-ce que vous voyez?, qu'est-ce que vous aimez?), j'espérais recevoir des réponses toutes franches qui montreraient si les gens interviewés se font des réflexions sur l'espace côté rue.

Questionnaire cas d'étude 1: Chemin du Grandchamp

Personnage, circonstances de la rencontre

Masculin, environ 40 ans, est en train de fumer une cigarette dans son jardin ➔ Jardin

Masculin, environ 20 ans, est en train de changer la batterie de sa voiture

Féminine, environ 30 ans, vient d'arriver à pied depuis l'arrêt de bus ➔ Transports publics

Masculin, environ 60 ans, vient de garer sa voiture chez lui ➔ Place de parc

Masculin, environ 55 ans, fouille dans le coffre de sa voiture

Féminine, environ 25 ans, décharge sa voiture

Lieu d'habitation

Chemin du Grandchamp 12, une maison individuelle ➔ Maison

Chemin du Grandchamp 22, un immeuble ➔ Immeuble

Chemin du Grandchamp 4, un immeuble ➔ Immeuble

Chemin du Grandchamp 1, une maison individuelle ➔ Maison

Chemin du Grandchamp 8, une maison individuelle ➔ Maison

Chemin du Grandchamp 4, un immeuble ➔ Immeuble

Est-ce que vous aimez ce domicile?

Oui, nous avons vraiment eu de la chance à avoir trouvé cette maison. ➔ Maison

J'habite ici depuis que je suis né, c'est OK. Je n'ai pas d'opinion là-dessus.

Oui, ce n'est pas mal ici.

Oui, absolument. A moins de 300m on trouve des pharmacies, des bureaux de poste, des boulangers et ainsi de suite. On peut donc rejoindre tous les magasins pour les besoins quotidiens à pied. ➔ Centralité

Oui, définitivement.

Oui, j'aime bien habiter ici.

Où aimeriez-vous habiter dans cette même rue, en choisissant librement?

Nulle part ailleurs, cette maison est optimale en terme de nombre de chambres pour les enfants. ➔Enfants

Dans une des petites maison de l'autre côté de la rue. J'habiterais en ville et en même temps, j'aurais ma propre maison. Ça ne serait pas mal. ➔Maison

Dans une des petites maisons de l'autre côté de la rue. Pourtant, en y réfléchissant, je préfère peut-être rester où je suis maintenant, car ces maisons doivent être beaucoup plus exposées au bruit de la route d'en dessous. ➔Bruit

Nulle part ailleurs.

Nulle part ailleurs.

Demandée comme ça, je prendrais une des maisons avec un jardin ici en face. C'est normal, non? ➔Jardin ➔Maison

Que voyez-vous en regardant le long de la rue?

C'est une rue aménagée pour la circulation des voitures. Pourtant, il y a quand-même un trottoir large. ➔Trottoir

Je ne vois rien de spécial. C'est comme c'était les dernières 20 années.

Il n'y a pas de trottoir à gauche. C'est une rue pour les voitures. Il manque un passage piéton en bas pour rejoindre l'arrêt de bus.

➔Passage piéton ➔Transports publics

Rien de particulier. Par contre, j'entends les travaux de sondage pour l'immeuble de studios qui va être construit en fond de la rue, en sacrifiant les places de parc qui se trouvent à cet endroit, alors qu'il n'y en a pas assez aujourd'hui dans la rue. ➔Immeuble ➔Bruit ➔Place de parc

Rien de particulier.

Il n'y a pas de voitures, la rue est proche du centre-ville, le lieu est très tranquille. ➔Bruit ➔Centralité

Qu'est-ce que vous aimez dans votre rue?

Le fait que la rue soit calme, tout en étant dans la ville. Nous avons des voisins sympathiques. ➔Voisinage ➔Bruit

J'aime surtout le voisinage. J'ai tous mes amis d'enfance ici. De plus, on est beaucoup de portugais, bref, on se connaît tous. ➔Voisinage

J'aime que ce soit majoritairement résidentiel, il y a un peu tout au niveau des constructions. Il est sympathique qu'il y ait le menuisier au plein milieu du quartier. J'aime le fait que ce soit un quartier assez populaire et qu'il soit situé un peu en haut par rapport au centre-ville. ➔Mixité

C'est tout à fait bien ici.

Je ne sais pas, j'aimerais juste que ça reste tel quel.

C'est une rue praticable en sens unique, ça fait que personne n'y circule juste pour circuler.

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre rue?

Il serait génial si les enfants pouvaient jouer dans la rue. ➔Enfants

Depuis un certain temps, des cambriolages sont de plus en plus fréquents. Parfois, on a donc peur quand on est seul chez soi. Et il y manquent des places de parc. De plus, il y a des gens qui circulent dans le mauvais sens à travers la rue. ➔Sécurité ➔Place de parc

Il y a trop de voitures. Ce qui manque vraiment, c'est d'avoir un jardin accessible en bas de l'immeuble. ➔Jardin ➔Immeuble

Rien, c'est OK.

Rien, je trouve qu'elle est très bien comme elle est.

Je n'aime pas certains de mes voisins. En fait c'est plutôt eux qui n'aiment pas moi. Car j'écoute souvent de la musique très forte.
➔Voisinage ➔Bruit

Qu'est-ce qu'il vous manque dans votre quartier?

Rien. Nous avons des écoles, des magasins et des terrains de foot à proximité immédiate. ➔Centralité

Il ne me manque rien, on a tout ce qu'il nous faut.

Des bistros.

Rien. Comme je vous ai dit on a des pharmacies, la poste, bref, tous genres de magasins à proximité. ➔Centralité

Rien, je trouve que le quartier est magnifique comme il est.

Rien.

Qu'est-ce que vous voyez sur la photo n° 1 (voir page 44)?

Je vois surtout une route et des habitations. Le tout est peut-être un peu vieillot.

Rien de spécial, c'est comme c'était les dernières 20 années. Il faut dire que c'est propre, comme partout en Suisse.

C'est un ensemble qui n'est pas très harmonieux. Pourtant, je trouve ça sympathique. ➤Mixité

Rien de particulier, les derniers immeubles qu'on a construit. Ils ne me dérangent pas pourtant. ➤Immeuble

Rien de particulier, je trouve que la rue est très bien aménagée.

Rien de particulier, une belle voiture, elle appartient à un pote.

Que voyez-vous sur la photo n° 3 (voir page 46)?

Il y a plus d'arbres qu'ici, ce trouve ça joli. Il y a des aménagements pour ralentir les voitures. J'ai l'impression que l'espace de la rue est plus rendu aux habitants qu'à la voiture, c'est pas mal. ➤Arbre

Il paraît que cette rue est plus calme que celle-ci. Il y a plus de verdure, on dirait même une forêt. ➤Arbre ➤Bruit

Je vois des arbres, il n'y a presque pas de voitures sur la route. La route même paraît plus large qu'ici. ➤Arbre

Il y a plus de verdure qu'ici, mais plus d'entraves aussi. Nous avons plus de liberté à circuler ici. Il est au Mont-sur Lausanne ce quartier, non? ➤Arbre ➤Liberté

C'est bien aussi.

Il y a beaucoup plus de verdure qu'ici, je vois plutôt des maisons que des immeubles, il n'y a pas de trottoir. ➤Arbre ➤Mixité ➤Trottoir

Que voyez-vous sur la photo n° 4 (page 47)?

Il y a moins de places de parc qu'ici. Les poubelles sont dehors, c'est pratique: on n'a pas besoin de les sortir chaque semaine. Le tout a l'air plus tranquille qu'ici. Il n'y a pas de trottoir. Mais c'est peut-être mieux, ainsi les automobilistes sont obligés de faire attention. ➤Poubelle ➤Trottoir ➤Place de parc

Il y a des constructions en cours, c'est une petite rue.

Chaque immeuble a un jardin en face, l'espace paraît beaucoup plus dégagé. C'est plus spacieux qu'ici. ➔Jardin

Il y a un saut d'échelle bizarre, le grand immeuble ne semble pas être à sa place. ➔Mixité

Rien de particulier.

Il n'y a pas de trottoir non plus. ➔Trottoir

Est-ce que vous pourriez vous imaginer habiter là?

C'est tout à fait imaginable pour moi.

Oui, la rue a l'air tranquille. ➔Bruit

Oui, surtout parce qu'il y a plus de jardins accessibles qu'ici. ➔Jardin

Oui, mais ce qui compte pour moi, c'est d'être proche de ce qu'il me faut dans le quotidien. Je devrais donc savoir plus sur l'emplacement du quartier à l'intérieur de la ville. ➔Centralité

Non, j'aime bien que les transport publics soient proches ici.

➔Transports publics

Plutôt non, car j'ai grandi ici. ➔Voisinage

Questionnaire cas d'étude 2: Stapfenackerstrasse

Personnage, circonstances de la rencontre

Féminine, environ 80 ans, est en train de ramasser des feuilles dans le jardinet d'un immeuble ➔Immeuble ➔Arbre

Masculin, environ 70 ans, travaille dans son jardin potager ➔Jardin

Féminine, environ 50 ans, revient à pied de faire les courses avec sa fille

Lieu d'habitation

Stapfenackerstrasse 50, un immeuble ➔Immeuble

Stapfenackerstrasse 52, une maison individuelle ➔Maison

Stapfenackerstrasse 80, une maison jumelle ➔Maison

Est-ce que vous aimez ce domicile?

J'habite ici depuis plus que 40 ans, j'ai grandi à Bümpliz. Je ne me suis jamais sérieusement posée cette question.

Oui, on est proche de la ville, les transports publics sont bons, la rue en soi est très bonne. L'école qui se trouve derrière est une source de bruit énorme. En été, il y a des gens presque 24 heures sur 24 depuis que les espaces extérieurs ne sont plus clôturés. Comme la rue est en boucle, il n'y a pas de trafic de transit, elle est vraiment bien située. ➔Centralité ➔Bruit

Oui, tout à fait.

Où aimeriez-vous habiter dans cette même rue, en choisissant librement?

Nulle part ailleurs, sauf quelque part où le jardin se soigne lui-même (rigole). ➔Jardin

Le plus loin possible de l'école.

C'est optimal ici, donc nulle part ailleurs.

Que voyez-vous en regardant le long de la rue?

Avant, la maison là-bas était rouge, maintenant elle est orange. Je vois de la verdure, c'est très agréable et calme aussi. ➔Maison

C'est une rue, d'avoir un accès à la rue chez soi est quand-même une nécessité.

Je vois les affiches annonçant le chantier dans la rue. Je vois des voitures, de la verdure. Nous nous entendons bien avec les voisins, bref, avec certains, avec la plupart en fait. ➔Voisinage ➔Arbre

Qu'est-ce que vous aimez dans votre rue?

Elle est calme et verte. L'immeuble appartient à moi, donc je reste ici. ➔Bruit ➔Arbre

Rien de particulier, elle est là... Par contre, elle est bien éclairée lorsqu'on rentre tard le soir. ➔Sécurité

J'aime que ce soit très vert et qu'il y ait peu de circulation, la rue est très bien située pour faire les courses. Il y a le train, le tram et tout ce qu'il faut à proximité. ➔Arbre ➔Centralité ➔Transports publics

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre rue?

Rien à part les aspirateurs souffleurs des feuilles du service d'entretien de la ville qui sont trop bruyants. ➔Bruit

Elle ne me plaît pas particulièrement, elle est là, je ne peux pas la commenter.

Le chantier qui va commencer, mais cela on l'a partout.

Qu'est-ce qu'il vous manque dans votre quartier?

Rien, en tous cas des enfants ne me manquent pas. ➔Enfants

On a vraiment tout, même une petite forêt en miniature. ➔Arbre

Rien.

Qu'est-ce que vous voyez sur la photo n° 3 (page 46)?

Rien de spécial.

Rien de spécial.

De la verdure, je trouve ça un endroit agréable. ➔Arbre

Que voyez-vous sur la photo n° 1 (page 44)?

Je vois des immeubles un peu standard, je suis contente qu'on ait des toitures en pente ici. ➔Immeuble

Je vois plusieurs gabarits de bâtiments différents. A gauche, c'est plutôt du vieux, à droite plutôt du nouveau. On a une vue lointaine, les bâtiments ne sont pas trop hauts. Pourtant, de construire en hauteur n'est pas mal a priori. Je vois de la verdure entre les bâtiments, probablement ce lieu est loin d'un centre-ville.

➔Mixité ➔Arbre ➔Centralité

Je vois des bâtiments de différentes tailles, de différentes époques aussi.

Dans ce quartier habitent certainement plutôt des vieux. Éventuellement quelques familles aussi. ➔Mixité

Que voyez-vous sur la photo n° 2 (page 45)?

C'est déjà un peu mieux, je vois des balcons, des toitures en pente et des volets.

C'est plus proche d'une rue assez vivante. Pourtant, c'est toujours vert, des arbres. Je pense que c'est un quartier de logement, avec des bâtiments hauts. Celui-là a l'air encore pas trop mal. Puis on voit les fils électriques du bus. ➔Arbre ➔Immeuble ➔Transports publics

Je vois beaucoup plus de voitures qu'ici. Des immeubles très semblables me sautent aux yeux. Puis, je vois des maisons individuelles, il y a en même temps du vieux et du nouveau. ➔Mixité

Est-ce que vous pourriez vous imaginer habiter là?

S'il fallait absolument, oui.

Tout à fait. Pourtant ayant une maison propre à moi, de déménager dans un appartement serait quelque chose de complètement différent à nouveau. ➔Maison

Oui, tout à fait.



Photo 1: *Chemin du Grandchamp: vue vers le sud*



Photo 2: *Chemin du Grandchamp: entrée dans la rue, vue vers l'est*



Photo 3: *Stapfenackerstrasse: vue du côté des maisons jumelles, vers le sud*



Photo 4: *Stapfenackerstrasse: coin ouest, vue vers le nord-est*

Mots-clés

Haie

La haie est un élément typique pour les agglomérations. En tout début de mon travail, j'ai fait une excursion à Winterthour dans un quartier de maisons individuelles. Ce que j'ai découvert là, me faisait penser à Le Corbusier et son but de tuer la rue corridor (Le Corbusier³, page 168, cité dans Lucan⁴, page 382). Sauf que j'avais l'impression qu'il avait fait émerger (ou plutôt le fonctionnalisme a fait émerger) un nouveau type de rue corridor qui n'était plus formée par des façades mais par des haies. Pour moi cela est pire encore, car les haies n'offrent aucun moment de surprise (Lischner⁵, p. 14).

Étonnamment, plus les agglomérations sont denses, moins les haies sont fréquentes. Ce fait m'a soulagé un peu dans la suite du travail. Je m'en suis rendu compte lors des prochaines excursions dans les agglomérations des villes de Berne et de Lausanne. Apparemment, le voisinage, ou au moins l'entourage, a des répercussions sur l'aménagement d'une parcelle quelconque. Interrogeant des quartiers caractérisés par une mixité typologique, on se rend vite compte que le comportement des habitants en terme de haie n'est pas du tout le même pour les immeubles qu'il l'est pour les maisons individuelles. On remarque clairement le fait que les maisons individuelles ont dans beaucoup de cas un espace extérieur privatif et qu'il est clôturé en tant que tel afin qu'on ne puisse pas voir dedans. Pourtant, les haies sont moins hautes, moins larges aussi dans des quartiers mixtes que dans des quartiers constitués de maisons individuelles. Je m'étais attendu à ce que les propriétaires des maisons individuelles ressentiraient plus la nécessité de s'enfermer envers leurs voisins lorsque leur bien était situé au milieu d'immeubles. Apparemment, ce saut d'échelle n'effraye pas les habitants des maisons individuelles.

Poubelle

Les poubelles sont des éléments récurrents dans les rues desservant du logement. Elles y sont quelque chose de très confortable, car on n'est pas obligé de marcher loin avec ses déchets. Différentes poubelles sont mises à disposition pour faciliter le tri des déchets. De plus en plus, de véritables batteries de poubelles se trouvent en bas de chaque immeuble. Parfois, ces conteneurs de 65 et de 800 litres sur roues ont même leur propre architecture dans laquelle elles sont rangées, et qui elle-même contribue à l'image de *l'espace côté rue*.

Un des interviewés m'a rendu attentif au fait que sur une des images de Stapfenackerstrasse, les poubelles (vertes) se trouvent sur le trottoir. Il trouvait cela très pratique car ça évitait de devoir les sortir toutes les semaines. Pour moi, cela montrait que la rue n'avait pour lui pas vraiment changé de statut depuis le moyen âge, où elle était le lieu où l'on déposait toutes sortes de déchets. Sauf qu'aujourd'hui nous disposons de récipients en plastique pour les mettre dedans.

Un autre habitant justifiait la largeur de la rue par le fait que le camion qui vient vider les poubelles devait pouvoir passer. Dans ce témoignage aussi, on remarque que la rue est un pur élément de service, dans lequel on ne cherche aucune qualité spatiale; son seul but étant de pouvoir se déplacer facilement.

La rue est donc purement fonctionnelle dans les yeux des habitants même. C'est dommage car cela montre que les habitants ne voient donc guère le besoin d'intervenir sur cet espace. Pourtant, parfois il appartient à l'architecte de montrer le potentiel de projet pour certaines situations. C'est quelque chose qui ne se fait plus très souvent aujourd'hui, mais on voit émerger une nouvelle conscience pour la charge de l'architecte comme acteur social et politique. Le sujet „Reporting from the Front“ de la Biennale 2016 sous la direction d'Alejandro Aravena en est la meilleure preuve⁶.

Bruit

Les rues de quartier sont selon mon expérience dans la plupart très calmes. Tous genres de bruits sont donc tout de suite perçus. En parlant avec les habitants, je me suis rendu compte que les habitants sont particulièrement sensibles à tous genres d'immissions sonores. Pratiquement chacun des interviewés argumentait un moment donné une fois par le bruit. Le fait d'être calme était mis en avant régulièrement par les habitants lorsque je leur ai demandé de justifier pourquoi ils aimaient habiter cet endroit spécifique.

Dans les discussions avec les habitants, le bruit est donc un sujet omniprésent. Le seul témoignage dans lequel le bruit était vu comme quelque chose de positif, était une femme qui me disait que la menuiserie au Chemin du Grandchamp animait cette partie de la rue. Normalement, les interviewés craignaient d'être exposés plus au bruit ailleurs que là où ils habitent actuellement. C'était notamment le cas quand je leur ai demandé s'il pouvaient s'imaginer habiter l'autre cas d'étude.

Les exemples de sources de bruits dérangeants sont nombreux: l'école en voisinage de la Stapfenackerstrasse ou le bus qui passe à proximité du Chemin du Grandchamp, voire aussi la route même sur laquelle le bus circule. Les habitants ont régulièrement mentionné les chantiers comme étant dérangeant au niveau du bruit. Pourtant, ils les acceptent, car ils les perçoivent comme quelque chose d'incontournable.

En résumé, le bruit est un sujet assez controversé. Personne ne veut être exposé au bruit, par contre tout le monde en produit, que ce soit en circulant sur une route ou en travaillant dans l'atelier du menuisier. Finalement, tout endroit est exposé à certains bruits, auquel, comme venant de l'extérieur, on ne s'attend parfois pas (par exemple l'école). Et les cartes représentant les sollicitations par du bruit sont pour cela un instrument à capacité limitée car dans la vie des habitants des rues de quartier, les bruits sont plus nombreux que ceux qui sont cartographiés.

En vue du projet, j'ai l'impression qu'il est très important de se rendre compte d'où sont les sources de bruit et quelle est leur importance (ampleur) dans un endroit spécifique. Car il y a du bruit de toute façon. Et donc il ne reste qu'à le gérer en exposant intentionnellement certains espaces plus au bruit au profit d'en pouvoir protéger d'autres.

Place de parc

Un sujet très régulièrement mentionné dans les discussions sont les places de parc. D'un côté, les habitants cherchent à ne pas être exposés à de la circulation de gens qui cherchent des places de parc. De l'autre côté, ils attendent de pouvoir se garer toujours tout de suite à proximité d'où ils habitent. Cette incompatibilité entre les désirs des habitants mène à des discussions et des mécontentements.

La disponibilité de places de parc sur la propriété publique est un droit humain paraît-il. Je me demande s'il est vraiment dans la responsabilité de l'entité publique, dans le cas présent les villes de Berne et de Lausanne, de mettre à disposition les possibilités de stationnement. L'on pourrait partir du principe qu'une rue est là pour y circuler, ce qui est d'ailleurs le cas, et que le stationnement devrait s'effectuer sur les sols privés. Le stationnement est une des seules activités qui s'effectue dans la rue qui n'est pas du déplacement à proprement parler. C'est pour cela aussi que beaucoup de gens que j'ai pu interviewer étaient en train de charger ou décharger leur voiture.

Mais on peut aussi voir cela comme quelque chose de très positif, car le stationnement mène forcément à des contacts entre les voisins. Personne ne peut échapper à rencontrer d'autres personnes en déchargeant sa voiture. L'on pourrait même partir du principe qu'il faut aller plus loin dans cette direction. Cela voudrait dire que plus d'activités doivent être déplacées dans la rue pour établir un contact constant entre les voisins. La rue redeviendrait donc l'endroit de l'échange et de la rencontre et la division entre la rue publique et le chez-soi intime retrouverait tout son sens.

Dans le cas où le stationnement est privatisé, il s'effectue souvent dans des garages. La grande majorité des garages sont des bâtiments construits après coup et ils ont pour cela tendance à s'intégrer mal dans le paysage architectural. Pourtant, fonctionnellement ils sont d'un grand avantage. Par le fait de libérer de l'espace et la prise de responsabilité par les propriétaires des garages, le pouvoir public peut se permettre d'entretenir moins de place de parc que de voitures garées dans une certaine zone.

Forcément, on se demande quel est l'avenir des garages et des surfaces investies aujourd'hui pour le stationnement. En croyant à de nombreuses études⁷, la voiture privée va disparaître d'ici quelques dizaines d'années. Les garages pourraient être convertis en lien avec *l'espace côté rue*, car déjà aujourd'hui ils fonctionnent en lien avec la rue, ils sont donc prédestinés à un usage orienté sur la rue.

Trottoir

L'on pourrait penser que le trottoir est un élément de base pour les rues de quartier. Pourtant, il n'existe de loin pas dans toutes les rues de quartier. La conséquence, on est tenté de penser, serait que cette rue serait moins attractive, voire dangereuse pour les piétons. Alors, ce qui m'a vraiment fait réfléchir, c'est la remarque d'un des interviewés. Il spéculait qu'une rue sans trottoir pourrait éventuellement être moins dangereuse, car les automobilistes (mais aussi les piétons) sont obligés de faire attention aux autres. Ceci mènerait à un régime de circulation, et finalement une utilisation de l'espace, moins cadrée mais auto-régulatrice. Cette thèse me paraît très prometteuse et je me demande si l'on ne pourrait pas étendre cette réflexion à d'autres aspects concernant *l'espace côté rue*. Dans le sens de mettre à disposition un espace plus souple et qui n'est pas découpé en maints bouts à fonctions définies; un véritable espace à occasions au lieu d'un espace à fonctions.

C'est en cela que le trottoir est caractérisant pour la ville fonctionnaliste; aligné avec la rue il est une subdivision de la rue selon des fonctions, respectivement le mode de déplacement. Ce n'est certainement pas en niant le fait qu'il y a plusieurs moyen de déplacement, notamment le piéton et l'automobiliste, mais en réfléchissant à un rapport différent de celui cultivé aujourd'hui avec chacun ayant son tracé. Une nouvelle solution d'aménagement de l'espace en question surgira.

A mes yeux il paraît important de comprendre à quel point le trottoir peut être obsolète là, où il y a une route, donc un tracé dédié au déplacement. On pourrait s'imaginer d'aménager des parcours différents pour les voitures de ceux des piétons. Le trottoir deviendrait un élément superflu. Et la rue pourrait être repensée comme espace qui n'a plus besoin de la subdivision en tracé routier et trottoir.

Jardin

Les jardins constituent une vaste partie de *l'espace côté rue*. Ils sont uniquement en propriété privée.

C'est dans le jardin que se manifestent les plus grandes différences entre les situations individuelles de logement. Comme la grande majorité des jardins appartient aux maisons individuelles, il s'agit d'un privilège d'en disposer. Une bonne partie des habitants des immeubles sont donc privés d'avoir accès à un jardin. Plusieurs des interviewés habitant des immeubles m'ont fait preuve de ce fait: demandés ce qui leur manquait dans leur situation actuelle de logement ou pourquoi ils aimeraient habiter une maison, ils ont répondu que c'était d'avoir un espace extérieur à leur disposition.

Même sans intervenir dans les jardins des maisons individuelles, on s'aperçoit d'un grand potentiel: beaucoup de surfaces appartenant aux immeubles sont actuellement aménagées de façon très peu accueillante. En les rendant accessibles et en les laissant s'approprier par les habitants, ils seraient d'une valeur ajoutée importante pour les habitants. Probablement, cela ne se fait pas aujourd'hui par commodité de la part des propriétaires pour qui il est à première vue plus facile de mandater un jardinier de l'entretien et interdire ou rendant impossible toute utilisation de ces espaces. Pourtant, l'on pourrait s'imaginer un système autogéré par les locataires qui peuvent impliquer leur propres souhaits dans l'aménagement à condition de s'en occuper. Il en résulterait un abaissement des coûts d'exploitation de l'immeuble, donc un avantage pour le propriétaire. Pourtant, il est clair que les gérances immobilières préfèrent avoir moins de temps investi et de simplement mandater un jardinier, car ils peuvent le facturer au propriétaire de l'immeuble. Le système actuel est donc le plus facile et le plus efficace pour les gérances surtout.

Sachant cela, il n'est pas étonnant que les jardins des immeubles sont toujours en bon état, mais très peu fréquentés. Ce sont des espaces résiduels, issus de la législation actuelle, notamment de la distance par rapport à la rue qui est demandée.

Contrairement à cela, l'aménagement des jardins appartenant aux maisons est très diverse. On trouve des jardins potagers aussi bien que des jardins de gazon, des terrasses, des jardins paysagers etc, bref, tout ce qu'on peut s'imaginer. C'est peut-être dans ces jardins là, que l'on trouve davantage de pistes pour améliorer l'aménagement des jardins appartenant aux immeubles. Car ces jardins sont aménagés afin de répondre aux besoins précis des habitants. Comme il semble judicieux de penser que les désirs d'un habitant d'un immeuble ne diffèrent pas complètement de ceux d'un habitant d'une maison individuelle, il semble que cette réflexion soit admissible.

Centralité

Les deux cas d'étude ont une centralité comparable par rapport aux infrastructures. Il ne s'agit pas ici d'une centralité à l'intérieur d'un système, mais d'une centralité par rapport aux besoins quotidiens.

La centralité par rapport aux infrastructures est très importante pour les interviewés lorsqu'il s'agit de choisir leur lieu d'habitation. Pratiquement tous les interviewés ont dit qu'ils pouvaient s'imaginer habiter l'autre cas d'étude. La seule condition était qu'il était aussi bien situé par rapport au centre-ville et aux besoins quotidiens. Cela montre que la position à l'intérieur du tissu urbain est plus importante pour les habitants que l'aménagement même d'une rue de quartier. Ce fait n'est pas sans effets collatéraux. Il en résulte que l'aménagement de l'*espace côté rue* ne contribue peu ou pas au choix de habiter une certaine rue, même s'il peut être un grand atout pour la qualité de vie qu'on peut y avoir. La pondération des intérêts va à l'encontre d'un aménagement favorisant un espace de vie accueillant en dehors de l'appartement.

Qu'est-ce qu'il faut en penser finalement? Est-il juste de penser qu'un *espace côté rue* mal aménagé soit compensé par le fait que la rue se situe bien dans le tissu urbain et à proximité de tout ce qu'il faut? Déjà, le fait de se situer bien par rapport au centre-ville, de disposer de connexions efficaces en transports publics, d'espaces ouverts à proximité etc. est une réussite d'une planification territoriale. Mais à une autre échelle, à celle de la rue de quartier, on manque d'un projet. Le succès du projet territorial fait négliger le projet de rue de quartier.

Il est clair qu'une implantation existante, l'expérience fonctionnaliste et notre propre expérience, favorisent un aménagement tel que nous l'avons aujourd'hui. Pourtant, ne devrait-il pas être possible de questionner ce réflexe de jardin - trottoir - rue - place-de-parc - haie - jardin? En général, il est relativement difficile de questionner quelque chose qu'on connaît très bien et qui fonctionne parfaitement en tant que système. L'espace qui résulte de l'application d'un schéma reste schématique et est dépourvu de toute qualité. Et pour cette raison, il est temps de questionner cet espace spatialement, et d'aller au-delà du schéma.

Mixité

La mixité existe sur différents plans dans les deux cas d'étude. Celle dont je m'occupe primordialement dans ce travail, c'est la mixité de gabarits des constructions (voire typologique: immeubles et maisons individuelles). Elle est soulevée par les interviewés comme quelque chose d'accidentel qui rend la rue sympathique à leurs yeux. Ils pensent qu'il s'agit d'une structure grandie, même si ce n'est pas toujours le cas. Moi aussi, je suis tombé dans ce piège d'abord. Pourtant, en consultant des cartes topographiques anciennes⁸, on constate que dans les deux cas d'études, le bâti a été construit presque simultanément et qu'après il a été légèrement modifié, et agrandi notamment, par endroit seulement.

La mixité n'est certainement pas quelque chose de voulu ou de cherché dans les deux cas d'études. Elle est tout d'abord le résultat de la liberté donnée aux propriétaires par rapport aux constructions qu'ils ont fait construire sur leurs parcelles. Il y en a donc qui ont décidé de construire des maisons, d'autres ont construit des immeubles. Cette mixité est donc quelque chose qui était présent depuis le tout début dans ce genre de quartiers.

Mais qu'en est-il de cet aspect sympathique que la mixité volumétrique donne? Moi, personnellement je n'aurais jamais pensé que l'on pourrait juger cela de valeur ajoutée. D'autant plus que souvent les gens me disent que le bâtiment high rise qu'on voit sur une des photos de Stapfenackerstrasse dérange l'image. Leur attitude favorisant la mixité va donc jusqu'à un certain rapport de taille et ne pas au-delà. Probablement, cela a à voir avec la connotation négative qu'ont les bâtiment high rise pour beaucoup de gens.

Ce qui m'intéresse est cette idée de considérer quelque chose comme sympathique qui n'est pas ordonné à première vue. Nous savons que dans ce genre de situations il s'agit (presque) toujours de situations planifiées ou au moins de situations qui s'expliquent assez rationnellement. Probablement, il s'agit ici de quelque chose qu'on pourrait désigner de pittoresque, on est donc dans une véritable problématique pittoresque.

Transports publics

Les transports publics sont par tous vus comme quelque chose qui enrichit un quartier. Par contre, les gens étaient sensibles aux éventuels bruits que les bus peuvent émettre (ils sont les seuls transports publics à proximité immédiate dans les deux cas d'étude). Les interviewés aimeraient donc habiter très proche des lignes de bus, mais quand-même pas trop. Notamment quand il était question d'habiter une maison individuelle plus proche de la rue importante que l'appartement actuel, les interviewés préféraient rester dans leurs appartements. La réaction était semblable lorsqu'ils ont découvert les fils électriques des bus passant à côté du Chemin du Grandchamp. La conséquence était souvent une hésitation, à la base les interviewés trouvaient bien d'avoir un bus à proximité, mais ils étaient quand-même dérangés par l'idée que tous les 10 minutes un bus passerait devant leur logement.

J'ai constaté aussi que l'aménagement d'un quartier n'est souvent pas pensé pour faciliter l'utilisation des transports publics. Parfois, il est extrêmement difficile de rejoindre un arrêt de bus, les passages piétons étant inexistants ou mal placés. En conséquence le parcours pour rejoindre un arrêt de bus devient excessivement difficile. Pour moi, cela ne posait pas tant de problèmes. Pour des enfants ou des personnes âgées qui ont absolument besoin d'un passage piéton pour traverser une rue, cela devient un vrai obstacle dans l'utilisation des transports publics.

Une chose que je n'ai malheureusement pas relevé et qui pourrait être expressive, est le taux effectif d'utilisateurs des transports publics parmi les habitants des cas d'étude. Comme j'ai rencontré les gens dans la rue pour les interviewer, ils étaient souvent en déplacement. Du coup, j'ai observé que la grande majorité des interviewés allaient vers ou venaient de leur véhicule. Même si presque tout le monde m'a dit que c'était un grand avantage d'avoir les transports publics à proximité, je m'en doute qu'ils en font usage régulièrement. D'avoir les transports publics à proximité est bienvenu, pourtant on n'en fait pas usage pour des raisons quelconques.

Je constate qu'il est important de penser l'aménagement d'une rue en fonction des transports publics, même au cas où elle n'est pas desservie elle-même en transports publics. Les parcours piétons pour rejoindre les arrêts doivent être pris en compte sérieusement afin de faciliter l'utilisation des transports publics au maximum.

Enfants

Je commence avec un constat: je n'ai pas rencontré beaucoup d'enfants dans les rues de quartier dans lesquelles j'ai mené ma recherche. Je m'attendais à en rencontrer plus. Au moins dans les environs, tous genres d'établissement en lien avec des enfants sont très présents, que ce soient des garderies, des écoles ou encore des places de jeux. Une fois arrivé dans *l'espace côté rue* en question, il n'y a plus rien qui me rappelle les éventuels enfants habitant là. Et comme je ne sais pas s'il y en a effectivement (à part quelques témoignages rares par les interviewés), je ne sais pas si j'ai une impression falsifiée ou s'il n'y a vraiment presque pas d'enfants.

De plus, je me suis rendu compte à fur et à mesure que les enfants ne sont pas partout les bienvenus. Un interviewé par exemple ne cessait de se plaindre du bruit que l'école située en voisinage directe de sa maison émet. Notamment les adolescents qui jouent régulièrement au foot en dehors des heures d'ouverture officielles de la place de sport le dérangent. Sa voisine, même si elle ne trouvait pas particulièrement dérangeante l'école, m'a dit qu'elle préférerait ne plus avoir d'enfants dans cette partie de la rue (ce qui est actuellement le cas), vue leur mauvaise éducation.

A travers le témoignage d'un père, je me suis rendu compte que les parents font un effort pour s'imaginer un *espace côté rue* aménagé de façon adapté aux enfants. C'est d'ailleurs la seule fois que quelqu'un s'est exprimé sur un éventuel changement dans l'aménagement de *l'espace côté rue*. Tous les autres interviewés étaient plus dans un mode *il est comme il est*. Cela me donne de l'espoir que je ne suis pas seul à m'imaginer un *espace côté rue* différent.

En résumé, je tire différents constats de cette partie. Déjà, *l'espace côté rue* n'est pas aménagé de façon à être accueillant pour les enfants. Et j'en déduis que le fait de ne pas voir d'enfants dans cet espace en doit être une conséquence directe. Et cela me prouve aussi qu'il y a une possibilité et même une nécessité de rendre cet espace mieux adapté aux enfants. Comment faire cela reste pourtant encore quelque peu flou pour moi, car en ayant des voitures circulant dans les rues de quartier, l'on expose les enfants évidemment à un risque. Une piste pourrait être ce qu'un père m'a dit: le fait de ne pas avoir de trottoir peut rendre les automobilistes plus attentifs aux enfants et qu'ils seraient donc forcément méfiants.

Anonymat

Comme l'anonymat offert par l'agglomération est une raison importante pourquoi y habiter, on ne peut pas se permettre d'en échapper. Il faut donc le prendre pour sujet ici. Joëlle Zimmerli nous démontre que le contrôle social limité est un caractère spécifique de ce genre de lieux recherché par beaucoup d'habitants (Zimmerli⁹, page 12). A l'opposé de ce constat, je vois les témoignages de beaucoup de gens concernés par la sécurité dans leur quartier, mise en cause par de nombreux cambriolages qui ont eu lieu ces derniers temps, au Chemin du Grandchamp notamment.

Beaucoup de gens que j'ai rencontré ont mentionnés, lorsqu'ils étaient demandés ce qu'ils aimaient dans leur quartier, que c'était entre autre le bon voisinage. Pourtant, j'en ai pas vu beaucoup de preuves. La plupart des gens se gardent une sphère privée importante et donc d'anonymat vers leurs voisins (jugé d'après l'aménagement de leurs parcelles qui sont dans la plupart très fermées sur elles).

Peut-être la clôture du jardin est quelque chose dont beaucoup de gens pensent que c'est mal vu, mais ils aiment quand-même d'en disposer. Sauf qu'ils sont gênés de l'avouer vers quelqu'un de l'extérieur.

L'anonymat n'est pas seulement une façon de vivre, il a aussi des implications spatiales. L'*espace côté rue* est anonyme jusqu'au point où il devient carrément interchangeable. Cette absence d'identification avec cet espace est en même temps cause et effet. Sans rentrer dans les détails de ce qui est cause et ce qui est effet, l'exemple des arbres (cf. mot-clé arbre) montre assez clairement qu'il y manquent des éléments avec qui les habitants peuvent s'identifier. Et comme personne n'a aucune accroche pour s'identifier avec l'espace en question, personne ne fait aucun effort pour cet espace; la cause devient effet.

Afin d'améliorer les possibilités d'usage de l'*espace côté rue*, il faut rendre possible l'identification avec cet espace. Ceci permettrait de rompre aussi avec l'anonymat, tout en laissant bien sûr la possibilité aux habitants de garder leur style de vie anonyme, s'ils le désirent. Encore, il s'agit d'établir un espace à occasions, de donner des possibilités d'interaction aux habitants. Le but ne doit pas être de changer les habitants a priori, mais de leur donner les moyens pour utiliser un espace qui est aujourd'hui sans qualité en laissant ouvert les implications sur la vie sociale.

Maison

Je veux être honnête et je commence donc par affirmer que pour moi la maison est un objet étrange à l'agglomération. Car pour moi l'agglomération est caractérisée par sa proximité d'un centre et le mot d'agglomération même parle d'un rapprochement de choses. Je ne peux donc pas m'empêcher de partir pour moi du principe que l'agglomération doit être dense pour ne pas être en conflit avec ses buts propre. Si elle n'était pas dense, elle ne pourrait pas offrir à une grande quantité de personnes d'habiter proche d'un centre. Et c'est pour cette raison que la maison individuelle est un objet étrange à l'agglomération à mes yeux.

Pourtant: elle existe! Et elle va parfaitement bien! Elle mène même à une certaine jalousie, car elle représente toujours et encore une forme d'habitation idéale pour beaucoup d'habitants de l'agglomération. Pour presque tous les gens qui désiraient habiter ailleurs dans la même rue, ils désiraient habiter une maison individuelle. Ils mentionnent souvent qu'ils seraient plus libre à faire ce qu'ils voulaient dans une maison, et surtout le jardin propre était une raison importante.

Il est clair que ce dilemme ne peut pas être résolu avec ce travail, je ne peux que le mentionner et le souligner une fois de plus. A mon avis, il est à la politique d'intervenir ici, il ne s'agit pas d'un problème architectural, voire urbanistique. Un changement sociétal et de la conscience des gens ne s'effectue que très lentement.

Arbre

Les arbres ont toujours été mentionnés comme quelque chose d'unique-ment positif. La verdure (à laquelle les interviewés ont allié les arbres et qui est donc représentée ici par les arbres) était mentionnée régulièrement lorsqu'il s'agissait de raisonner pourquoi les interviewés pouvaient s'imaginer habiter l'autre cas d'étude.

Cela dit, on peut constater aussi que souvent les interviewés ne percevaient pas leur propre *espace côté rue* comme étant vert. Peut-être cela est une piste pour comprendre mieux *l'espace côté rue*. Les arbres n'apportent rien aux habitants, vu que l'espace dans lequel ils se trouvent est carrément inutilisable comme espace de séjour. De plus, les arbres sont dans les deux cas d'étude en propriété privée uniquement. Les gens ne les perçoivent donc pas dans leur quotidien. Ils ne peuvent pas en tirer aucun profit tout simplement. S'il y en a (d'arbres), ils perdent leur potentiel de symbole et comme élément auquel on peut s'identifier, parce qu'ils appartiennent à des particuliers. Dans le cas où ces arbres se trouveraient en propriété publique, comme ça serait le cas d'une allée longeant une rue par exemple, il serait possible de s'y identifier. D'après cette argumentation, les interviewés n'ont donc pas totalement lu la structure de la rue dont je leur ai montré une photo.

Comment tirer profit de ce constat? Il paraît évident que de planter des arbres (publics) peut mener à une identification avec *l'espace côté rue*. Mais il est possible d'aller plus loin. On pourrait dire que les gens cherchent des espaces extérieurs auxquels ils peuvent s'identifier (ce qui est représenté par les arbres dans les photos, mais qu'ils ne voient pas dans leur propre rue, car ils sont privés).

Ce qui manque donc ne sont pas des arbres, mais des lieux identitaires. Ces lieux par contre peuvent être caractérisés par des arbres.

Immeuble

Pour moi, avant de faire ce travail, les immeubles étaient la forme d'habitat à viser pour les agglomérations. Lors de la découverte des agglomérations, j'ai constaté que déjà une large majorité des constructions est constituée par des immeubles. Pourtant, j'ai été déçu: souvent l'aménagement extérieur des immeubles n'est pas adapté à ses habitants et propose en conséquence une tranche dans l'*espace côté rue* extrêmement pauvre avec aucun attrait.

Il est assez évident que l'immeuble est une forme d'habitat qui est largement plus efficace en ce qui concerne l'usage du sol comparé à des maisons. Pourtant, jusqu'à présent, ils proposent un espace extérieur de qualité inférieure à celui des maisons, ce qui ne s'explique pas a priori. Et il serait faux de croire que des gens habitant des immeubles ne s'intéressent pas aux espaces extérieurs. Plusieurs personnes m'ont signalé qu'une des seules choses qui leur manquait dans leur situation de logement actuelle, étaient des espaces extérieurs accessibles.

Que faire avec tout ça? Je retiens de mon expérience que l'immeuble est déjà largement présent dans les agglomérations mais que son aménagement extérieur produit un cadre de vie extrêmement inhospitalier. Il y a donc un grand potentiel dans l'*espace côté rue* lorsqu'il s'agit de le faire fonctionner en lien avec les immeubles.

Voisinage

A priori, l'agglomération devrait être un endroit favorisant un bon voisinage. Rien que le nombre de voisins devrait assurer un bon voisinage. Par contre, en regardant de près, ce n'est pas vraiment le cas. Les voisins s'enferment dans leur château-fort, que ce soit l'appartement ou la parcelle dans le cas de maisons individuelles. Pour les appartements c'est le cas, car on n'a aucune affirmation de ces gens dans la rue. Ils rentrent chez eux, dans leurs quatre murs, car ils n'ont pas de lieu où cultiver le voisinage. Pour les habitants des maisons individuelles, le cas est quelque peu semblable, juste le cadre est différent. Ils ont des alentours de leur maison à disposition mais par leurs interventions de protection de cet espace, ils font ressembler les limites des parcelles aux quatre murs des habitants des immeubles: impénétrables et évitant tout regard non autorisé.

Ce qui peut sembler polémique se constate facilement comme une réalité lors d'une marche à travers une zone d'agglomération. Déjà, il faut constater que les façons dont les gens vivent un voisinage sont très hétérogènes. Beaucoup de gens témoignent d'un voisinage très vivant. Il est difficile d'interpréter ceci. Car j'ai vu très peu d'interaction entre les différents habitants. Un des seuls moments où j'ai vu une interaction était lorsque j'étais en train d'interviewer un homme qui était dans son jardin, derrière une porte coulissante télécommandée. Après m'avoir dit que le voisinage était très bon, il essayait de me le prouver en commençant à parler à des passants. Cette situation était tellement forcée qu'elle n'était plus du tout crédible. Dans mes yeux, le voisinage, la rencontre spontanée de voisins, n'existe tout simplement pas dans ce genre de lieu.

Et ce qui m'a vraiment stupéfié, c'est une dame qui était indiscrete concernant son voisin direct envers moi. Elle me disait que j'avais meilleur temps de ne pas le prendre au sérieux, qu'il était un râleur incorrigible. Alors que je la connaissais depuis 5 minutes et qu'elle ne savait guère qui j'étais et ce que j'étais en train de faire.

Ce genre d'animosité ne peut probablement pas être résolu spatialement. Pourtant, je crois qu'on ne devrait pas partir d'une mauvaise image de base des gens. Et en croyant au pouvoir de l'architecture, respectivement de l'espace, je pense qu'en donnant de l'espace au voisinage peut mener à un rapprochement des voisins et à un développement d'un voisinage plus vif. Comme il s'agirait dans le cas de cet espace d'un espace à occasion, chacun pourra en profiter sans en être obligé. Donc, pour personne ne résulte un désavantage a priori.

Sécurité

Rien que le nombre de portes coulissantes télécommandées vers la rue, montre que la question de la sécurité semble centrale dans les rues de quartier. Certains habitants sont inquiets pour le nombre de cambriolages qui augmente apparemment. Cela a certainement à voir avec le contrôle social manquant dans ce genre de situations de logement. Les habitants ne savent guère qui est voisin et qui est un étranger à la rue. Il y a donc un risque latent que des extérieurs puissent venir espionner un quartier. Ceci s'est explicité pour moi au moment où deux policiers en tenue civile m'ont arrêté parce que j'étais en train de prendre des photos des maisons longeant la Stapfenackerstrasse. Il faut se rappeler que ce bout de rue ne fait que desservir les constructions qui se trouvent le long de la rue même. Les policiers étaient donc là exprès (probablement) pour trouver des gens examinant un territoire pour le prochain cambriolage.

Il est légitime de se demander s'il fait du sens d'essayer d'établir une forme de contrôle social lorsqu'une quantité importante d'habitants choisissent ce lieu d'habitation justement pour l'absence de celui-ci (Zimmerli⁹, p.33). Etant optimiste et ayant parlé avec des gens qui voient leur lieu d'habitation comme quelque chose avec lequel il s'identifient, je pense qu'on ne peut, voire on ne devrait pas affirmer que le contrôle social ne peut pas exister dans ce genre d'endroits. Mais encore, je pense qu'il faut des espaces où le voisinage, à mon avis une base nécessaire, peut devenir concret, et où les habitants peuvent se rencontrer.

En fin de compte je trouve assez étrange le fait d'avoir besoin de policiers en plein milieu de la journée pour assurer la sécurité d'un quartier où on voit des gens dans les jardins. A mon avis, il s'agit ici d'un mélange bizarre entre l'anonymat, un manque d'espace de rencontre et une certaine négligence des habitants-même qui en est la cause. En tant qu'architecte, on ne peut pas complètement changer tout cela. Mais on peut donner un lieu à l'occasion d'un éventuel changement.

Passage piéton

Un passage piéton est un moyen pour remédier entre automobiliste et piéton. Plus les voitures roulent vite, plus les passages piéton sont nécessaires. Pour cette raison, dans la plupart des rues de quartier, les passages piétons n'existent pas. Des moyens obstruant la traversée droite pour les automobilistes assurent parfois que les voitures roulent à une vitesse permettant aux piétons de traverser plus facilement la rue, sans être incités à le faire à un endroit précis.

Pourtant, il y a des endroits où des passages piétons manquent dans la perception de certains habitants. Ce sont notamment des endroits très fréquentés par les piétons. Il s'agit par exemple de la liaison entre deux fins de trottoir de côtés opposés d'une rue, où les piétons traversent donc forcément la rue. Le problème me semble être que le tracé des trottoirs est subordonné au tracé routier. Cela veut dire que le tracé est tout d'abord efficace pour le déplacement en voiture, d'autant moins il l'est pour un déplacement à pied. Mais ce n'est pas seulement une question d'efficacité, très vite ça devient aussi une question de sécurité. En questionnant cette priorisation des voitures, l'on pourra non seulement concevoir des parcours de piéton plus efficaces, mais aussi inviter les gens à se déplacer à pied plutôt qu'en voiture. Finalement, il s'agit de penser un paysage et un espace de piéton, plutôt qu'un espace de voiture.

Et une autre chose qui me paraît absolument inévitable, c'est de relier plus efficacement les transports publics, plus précisément les arrêts des transports publics, aux rues de quartier. Car ce sont des parcours qui se font tous les jours, et qui sont parfois interrompus à maintes reprises, soit par des rues non-franchissables (passage piéton manquant), des trottoirs qui s'arrêtent etc. C'est peut-être en dédoublant le système routier du système de déplacement piéton, qu'on y arrive. Bien sûr, à l'échelle de la rue de quartier, le tracé du piéton et le tracé des voitures (s'il y en a encore), seront dans une même direction et donc peut-être alliés. Mais pour les déplacements à la prochaine échelle plus grande, je peux m'imaginer penser le parcours piéton indépendamment du parcours automobile. Ceci est à voir comme une possibilité, tout aussi comme la possibilité de fréquenter la rue comme piéton sans qu'il y ait un trottoir.

Intimité

L'intimité est quelque chose d'ambigu. D'abord, il faut constater qu'intimité n'est pas une qualité spatiale. L'intimité est tout d'abord un ressenti (être intime) qu'on peut constater aussi bien dans des espaces publics que dans des espaces privés. Pourtant, il y a clairement des espaces favorisant l'intimité. Typiquement, il s'agit de l'espace résidentiel, donc l'espace à l'intérieur des appartements.

Pourtant, une tendance de rendre privatif et exclusif plus que le seul intérieur est évidemment perceptible. Des haies plantées en bord de parcelle ferment un espace vers l'extérieur et le rendent plus privatif. Néanmoins, comme il n'y a pas tout le monde qui dispose d'un espace extérieur propre, cette intimité mène à une grande inégalité. Ceux qui sont privés d'un espace extérieur propre n'ont rien de comparable et se trouvent carrément dans la rue, lorsqu'ils sortent de leur appartement. Et la rue en soi ne leur offre aucun attrait ou stimulus.

Les souhaits des habitants des immeubles qui aimeraient habiter une des maisons individuelles sont symptomatiques. En me demandant ce qui était vraiment différent pour un logement dans une maison à celui dans un immeuble, c'est surtout le fait de disposer d'un espace extérieur. Un moyen d'affaiblir cette inégalité serait de donner des espaces utilisables pour tous à la communauté des habitants de la rue qui ne se veulent pas publics et qui sont donc intime jusqu'à un certain degré.

Liberté

Moi personnellement, je n'aurais jamais songé d'allier le terme de liberté à l'agglomération. Pourtant, maintenant je le fais très consciemment. Et c'est dû à un monsieur qui venait de descendre de sa voiture et qui m'expliquait que les entraves qu'il voyait sur une des photos de l'autre cas d'étude que je lui ai montré le limiteraient dans sa liberté. Voilà, comment je suis devenu attentif à la liberté.

Le territoire de l'agglomération, est-il donc un territoire libéral, de liberté? Il me semble que oui. Justement parce qu'il ne s'agit pas d'une question d'entraves seulement. De manière simplifiée, on pourrait dire que chacun a sa parcelle et il y fait ce qu'il veut. Mais je dois assumer que c'est beaucoup simplifié. En regardant de plus près, cet espace est largement codifié, et imprégné de règles écrites et non-écrites dans la plupart des cas. Dans le cadre de ce travail, je ne rentre pas tellement dans le champ des règles écrites, elles se trouvent dans les règlements de constructions et peuvent être consultées là. Par contre, ce qui m'a intéressé beaucoup plus lors de ce travail, ce sont les règles non-écrites et j'ai donc essayé de les déchiffrer et de les comprendre. En répondant à la question initialement posée ici, il faut dire que l'agglomération n'est peut-être pas aussi libérale que ce qu'elle paraît en premier aperçu. Mais elle laisse beaucoup de liberté à la façon de vivre, notamment par l'absence quasi-totale du contrôle social.

Et je suis tenté d'aller plus loin. Il y a bientôt un siècle depuis la large diffusion du fonctionnalisme moderne et de la destruction de la rue dite corridor. Mais la preuve du fonctionnement de l'espace qu'il produit est encore due. Le fonctionnalisme est avant tout un système. Et en tant que tel il fonctionne très bien. Malheureusement, ce système est appliqué trop inconsciemment pour produire de l'espace. Cet espace très libéral est très pauvre en qualité, justement parce qu'il n'en est jamais question. Pourquoi alors ne pas rentrer dans l'ère post-fonctionnaliste qui tient compte du pouvoir social de l'espace et faire un *projet côté rue* en commun.

Commentaire final

Il n'était pas toujours facile de focaliser sur la tranche d'espace en question. Dans notre imaginaire, la division de l'espace public de l'espace privé est souvent trop profondément imprégnée pour pouvoir lire l'ensemble comme un espace unique. J'ai donc essayé de le faire au mieux et d'expliquer aux interviewés pourquoi je le faisais.

Après avoir fait ce travail, je peux affirmer aisément qu'il s'agit dans le cas de *l'espace côté rue* d'un espace négligé. Il est négligé à plusieurs niveaux. Tout d'abord, et ceci est quand-même relativement étonnant pour moi, il est négligé par les habitants. Leur imagination s'arrête au bord de leur parcelle. La gradation de privacité est fondue et elle a devenu un trait abstrait, celui du parcellaire, voire des murs des appartements. Les preuves en sont multiples dans ce travail.

Pourtant, il y a d'autres instances qui négligent la dimension et la qualité spatiale propre à *l'espace côté rue*. Le pouvoir public réduit son devoir à organiser cet espace et à le fournir en accès et services. Le schématisme de cet espace est emblématique pour cela. Rien que le fait de pouvoir facilement lire l'espace en couches, comme ceci se voit dans les axonométries, montre que l'espace est très banal et schématique et qu'il manque de complexité. Le projet ne prend pas de dimension spatiale. Il est plutôt question de résoudre un problème avec efficacité en plan que de concevoir un espace.

La négligence plus ou moins totale de cet espace peut être interprétée de plusieurs façons. D'un côté l'on peut dire que cet espace fonctionne, ce qui est d'ailleurs absolument juste, et qu'il ne vaut pas un projet pour cela. De l'autre côté, on peut dire que cet espace mérite un projet afin de contribuer à la vie de ses habitants en tant qu'espace où l'on séjourne. Plusieurs pistes sont mentionnées dans les textes sur les pages précédentes en lien avec les différents mots-clés.

Pour moi, il y a deux thèmes d'une importance primordiale, le premier étant le parcours des piétons. Contrairement au parcours piéton, le parcours des automobiles est plus ou moins donné, au moins sa direction est donnée. Le parcours des piétons doit être rendu le plus efficace possible, éventuellement même indépendant du parcours des voitures. Ceci permettrait de rompre avec la primauté de l'automobile sur le piéton et donne la chance de repenser le paysage en tant que paysage de piéton.

Le deuxième point à questionner, et qui est éventuellement même plus important que le premier, c'est de doter l'espace d'une qualité identificatrice. Il me paraît urgent de donner une dimension de plus à cet espace aujourd'hui

tranché en bandes latérales. Le but doit être de le rendre agréable au séjour. Le gain d'un tel changement devrait se percevoir au niveau de l'ensemble de la rue. De nombreuses pistes sont mentionnées précédemment dans ce texte. Le plus important me paraît de charger cet espace d'une complexité et de cette façon lui attribuer une valeur. Notamment le potentiel unificateur au niveau social de cet espace doit être pris en compte sérieusement. Et je suis persuadé que le passage obligé sont dans ce cas-là des repères identitaires. De nombreux exemples possibles pour ce faire se trouvent dans ce travail, mais aussi dans l'histoire de l'architecture. Il suffit de penser aux Siedlungen allemandes qui ont tous cherché à proposer des espaces au collectif des habitants qui avaient un pouvoir identitaire.

Il est tout à fait admissible aussi de penser aux limites de *l'espace côté rue*. Au moins un certain potentiel se trouve certainement en interrogeant la relation que *l'espace côté rue* entretient avec les bâtiments voisinant. On peut donc s'imaginer d'ouvrir certaines parties des rez-de-chaussées et de les doter d'espaces collectifs afin de renforcer et de prolonger la gradation de privacité.

Les instruments et les moyens possibles pour contribuer à un *espace côté rue* doté d'une qualité sont donc très nombreux et tangibles. Ce qui manque est leur application et le courage nécessaire de s'y attaquer. Notamment quand il s'agit de toucher à des questions délicates, telle la propriété privée du sol. En revenant au début de ce travail, je ne peux qu'espérer que les défis actuels de densification dans l'environnement bâti ont le pouvoir de tracer le chemin à des aménagements prenant plus de risque et qui se délibèrent du schéma fonctionnaliste afin de concevoir des espaces complexes et riches en qualité.

Bibliographie

- 1) www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/droit-de-l_amenagement-du-territoire/revision-de-la-loi-sur-lamenagement-du-territoire--lat-/premiere-etape-de-la-revision-de-la-loi-sur-lamenagement-du-terr.html, consulté le 7.1.2017.
- 2) www.stop-mitage.ch/initiative/, consulté le 7.1.2017.
- 3) Le Corbusier [Charles-Edouard Jeanneret], *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Crès, 1930.
- 4) Lucan, Jacques, *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires, 2009.
- 5) Lischner, Karin R., *Leben zwischen den Häusern. Gestaltung und Nutzung der Aussenräume, Bericht 25 des NFP 'Stadt und Verkehr'*, Zurich, Programme national de recherche « Ville et transport », 1994.
- 6) www.labiennale.org/it/architettura/mostra/15/, consulté le 28.12.2016.
- 7) www.lemonde.fr/economie/article/2016/07/06/quand-un-think-tank-de-l-ocde-propose-la-fin-de-la-voiture-en-ville_4964730_3234.html, consulté le 30 décembre 2016.
- 8) www.map.geo.admin.ch/?lang=fr&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.swisstopo.zeitreihen&layers_timestamp=18641231, consulté le 30.12.2016.
- 9) Zimmerli, Joëlle, *Akzeptanz städtischer Dichte. Erwartungen und Prioritäten zum Wohnen in der Stadt Zürich*, Zurich, 2016, téléchargeable sous: www.zimraum.ch/studien/akzeptanz-staedtischer-dichte-2016, consulté le 6.1.2017.

Autres références:

- Brès, Antoine, *Figures discrètes de l'urbain, A la rencontre des réseaux et des territoires*, Genève, MétisPresses, 2015.

- Mayté Banzo. *L'espace ouvert pour une nouvelle urbanité. Géographie*, Bordeaux, Université Michel de Montaigne, 2009.
téléchargeable sous: tel.archives-ouvertes.fr/tel-00618968,
consulté le 6.1.2017.
- Office fédéral du développement territorial ARE, Office fédéral du logement OFL, *Les espaces ouverts dans les agglomérations*, Berne, 2014. téléchargeable sous:
www.are.admin.ch/are/fr/home/villes-et-agglomerations/themes-specifiques/espaces-ouverts-dans-les-agglomerations.html,
consulté le 6.1.2017.
- Oswald, Franz, et Baccini, Peter, *Netzstadt. Designing the Urban*, Bâle/Boston/Berlin, Birkhäuser, 2003.
- Rossi, Aldo, *L'architecture de la ville. Traduction de l'italien par Françoise Brun, Gollion*, inFolio éditions, 2016 (1966).
- Vialle, Antoine, *Saclay - Panorama. Paysages superposés*, Paris, KAISERIN éditions, 2014.
- Wehrli-Schindler, Brigit, *La qualité urbaine pour la ville et sa périphérie. Un guide visant à renforcer le développement territorial durable. Synthèse du Programme national de recherche « Nouvelle qualité urbaine » (PNR 65)*, Berne, Programme national de recherche « Nouvelle qualité urbaine » et Scheidegger & Spiess, 2015.

Figures

- Toutes les photographies sont prises par l'auteur.
- Les dessins concernant le cas d'étude de Lausanne ont été construits en se basant sur les informations fournies par le service de la coordination et du cadastre de la ville de Lausanne, disponible sur le site internet lausanne.ch/coordinationcadastre, consulté le 6.1.2017.
- Les dessins concernant le cas d'étude de Berne ont été construits en se basant sur les informations librement accessible sur map.bern.ch/stadtplan/, consulté le 6.1.2017.

Matériel:

- 90 cartes
- 26 pions (3 arbres, 3 haies, 3 poubelles,
4 places de parc, 3 trottoirs,
3 gazons, 2 candélabres,
3 caméras de surveillance,
3 voitures)
- 1 dé

Nombre de joueurs:

4

Instructions au jeu

Le but du jeu est de réunir chez soi au minimum 1 arbre, 1 haie et 1 gazon pour son plaisir individuel, tout en évitant d'avoir de candélabres et de trottoirs sur sa parcelle, charges impliquées par la communauté.

La couverture du livre fonctionne comme terrain de jeu, la spirale étant dans l'axe de la rue. Un stock contenant tous les pions est établi et les cartes sont mélangées et empilées de façon à ce qu'on voie leur verso. Le joueur le plus jeune commence en lançant le dé. Suivant le nombre de points il fait le suivant:

- 1 Il choisit un pion de quelqu'un d'autre pour le poser sur son territoire.
- 3 Il choisit un de ses pions pour le donner à un autre joueur sur son territoire respectif.
- 5 Il choisit un pion du stock selon son choix pour le poser sur son territoire.
- 2/4/6 Il prend une carte de la pile et il fait ce qui lui est demandé.

Comme au début tous les pions sont au stock, les actions possibles sont limitées. Plus le jeu avance, plus le nombre de pions disponibles sur le terrain de jeu augmente. Les actions décrites sur les cartes doivent être réalisées dans la mesure du possible en introduisant de nouveaux pions sur le terrain. Un joueur peut posséder 6 pions au maximum, il peut avoir plusieurs pions identiques. Les pions qui doivent être enlevés suivant les cartes rentrent au stock, s'il n'y a pas d'indication spécifique sur la carte de quoi faire avec. Un pion qui n'est plus disponible dans le stock doit être pris à un autre joueur. Si un joueur ne peut pas faire une action demandée parce qu'il a trop de pions, le tour passe au prochain joueur.

Une fois terminées les actions d'un joueur, le tour passe au prochain joueur dans le sens inverse d'une aiguille d'une montre.

Un joueur gagne en réunissant au moins 1 arbre, 1 haie et 1 gazon chez lui et n'ayant pas de trottoir, ni de candélabre. Une fois que le premier joueur a gagné, ses pions sont exclus du jeu et le jeu continue. Le jeu est fini au moment où le nombre de pions restant dans le jeu ne permet plus de gagner.

