Denis Clerc
Né en 1952, Denis Clerc obtient son diplôme d'architecte à l'EPFL en 1979. Il a été architecte communal de La Chaux-de-Fonds de 1982 à 2015, responsable des services d'architecture, d'urbanisme et des permis de construire. Depuis 2017, il est président de la section neuchâteloise de Patrimoine suisse et membre de différentes commissions cantonales et communales.

« La neige à la rescousse de la mobilité piétonne »

Une discussion critique avec Denis Clerc sur les conséquences de la mobilité automobile et de l'étalement urbain au XX^{e} siècle. Quelles étaient les mesures concrètes pour une ville comme La Chaux-de-Fonds et quelles sont les perspectives d'évolution et les visions pour le XXI^{e} siècle ?

« Il y a une Suisse d'avant et d'après la voiture », explique le critique d'architecture Benedikt Loderer. Depuis les années 1950, le bâtiment et l'industrie automobile ont radicalement transformé la petite Suisse. Tandis que se développaient un boom de la construction et un étalement urbain incroyables, la voiture a dépassé la construction en importance ; elle est devenue l'invention la plus essentielle du XX^{e} siècle. Comment avez-vous vécu ce changement ?

Après l'incendie de 1794 qui a presque complètement détruit le village de La Chaux-de-Fonds, un plan de reconstruction a été élaboré par l'ingénieur des ponts et chaussées Charles-Henri Junod. Ce plan, qui fait aujourd'hui la grande caractéristique de l'urbanisme de la ville et qui lui a valu sa reconnaissance au patrimoine mondial de l'UNESCO, prévoit, selon le système du damier, une alternance de rue-bâtiment-jardin-rue… le long de la vallée en utilisant la pente exposée plein sud pour la salubrité des constructions.

La conséquence de cette organisation urbaine unique en Europe est la présence d'une voirie très abondante permettant des accès aisés à tous les immeubles et facilitant le déneigement en hiver. La venue en masse de l'automobile à partir des années 1950 a bénéficié de cette infrastructure qui ne lui était évidemment pas destinée en 1830. La Chaux-de-Fonds n'a donc pas « souffert » autant que d'autres villes de cet afflux de véhicules et, du fait que la circulation et le stationnement y étaient simples et aisés, les habitants ont pris la très mauvaise habitude d'effectuer la grande majorité de leurs déplacements en voiture.

Comment le changement s'est-il manifesté concrètement dans une ville comme La Chaux-de-Fonds, dont vous avez été l'architecte communal pendant de nombreuses années ?

La conséquence la plus néfaste de la venue en masse de l'automobile à La Chaux-de-Fonds n'a pas été la circulation en tant que telle, mais la disparition d'un certain nombre de jardins au profit de garages ou de places de stationnement en dehors du domaine public. Ce phénomène a été amplifié par les difficultés rencontrées en hiver, le stationnement le long des trottoirs constituant une énorme contrainte pour le déneigement. Cependant, l'instauration d'une alternance des horaires de parcage dans les rues a permis de maintenir le stationnement sur la voie

Vue aérienne de La Chaux-de-Fonds : un urbanisme à l'échelle humaine. Photo Michael Peuckert

publique et surtout de sauvegarder les jardins qui font toute la richesse du paysage urbain chaux-de-fonnier. Aujourd'hui, les garages en surface dans ces jardins sont interdits ; seuls des parkings souterrains utilisant la pente naturelle de la ville et sous certaines conditions sont autorisés.

Quand a-t-on compris que la voiture occupait une part trop prépondérante dans la transformation des villes, que les villes étaient là pour les gens et non pour les voitures ? Combien de temps a-t-il fallu pour prendre des mesures concrètes et quelles ont-elles été, par exemple, à La Chaux-de-Fonds ?

La prise de conscience que la voiture devenait « trop » invasive a commencé dans les années 1980. La première action en faveur des piétons a été réalisée en 1983 par la création d'une « rue résidentielle », conformément aux règles émises par la Confédération qui se caractérisaient par le changement des priorités entre piétons et automobilistes. La mise en place de ce projet n'a pas été simple et il a fallu de nombreuses séances avec les habitants du quartier concerné pour les persuader du bien-fondé de cet aménagement. La crainte de la disparition de places de stationnement était le souci majeur des opposants.

Au cours des années suivantes, il a été – et il est toujours – difficile de diminuer le trafic et le stationnement dans l'espace public. La « générosité » des surfaces à disposition de l'automobile dans la ville ne nous aide pas à convaincre de l'utilité des mesures de restriction.

Quels sont les exemples concrets de mesures et de processus qui ont été initiés par la politique et que vous avez mis en œuvre ? Ces mesures ont-elles réussi à long terme ?

Malgré ces difficultés inhérentes à toutes les villes dès qu'il s'agit de changer les habitudes et de toucher à la liberté de

l'automobiliste, un certain nombre de projets ont été réalisés, notamment le réaménagement de la place du Marché où les trottoirs ont été supprimés au profit d'un revêtement uniforme de façade à façade d'un aspect moins « routier » et où le nombre de places de stationnement a été fortement réduit, la liaison entièrement piétonne de cette place avec la place Espacité, l'élargissement des trottoirs de l'avenue Léopold-Robert – axe névralgique de la ville –, la création de la place piétonne de la Carmagnole au milieu de la ville, la suppression de la circulation automobile dans la rue de l'Avenir qui relie l'École d'arts appliqués à la gare et dans la rue du Progrès qui dessert la bibliothèque, l'école secondaire ainsi que l'école professionnelle « Cifom-Ester ». Plus récemment, la place de la Gare a été réaménagée et seuls les transports publics y sont autorisés. Issue d'un concours, cette réalisation, dont la réussite est totale, est le résultat d'un très long processus tant les contraintes et surtout les réticences exprimées par tous les utilisateurs étaient grandes.

Ce qui était une promesse il y a 50 ou 70 ans semble être devenu de plus en plus un problème. Réaménager tout le pays pour pouvoir aller partout en voiture a conduit dans de nombreux endroits à une « stagnation frénétique » pour utiliser une expression de Paul Virilio. Comment continuer avec l'automobile ?

L'usage abusif de la voiture est aussi une réalité à La Chaux-de-Fonds et il ne semble pas possible d'y remédier rapidement et drastiquement. Néanmoins, l'exemple de la situation hivernale lorsque toutes les rues sont enneigées est très intéressant et laisse entrevoir une possibilité de réduire le trafic, de le tempérer, de changer les comportements et de « calmer » la ville. En effet, la neige abondante ne permet pas l'utilisation de tous les trottoirs et les piétons doivent, dans certaines rues, marcher sur la chaussée et cohabiter ainsi avec les voitures. Quant aux automobilistes, ils sont obligés de ralentir fortement, d'être prudents et beaucoup plus attentifs afin de ne pas déraper et d'éviter les conflits avec les piétons. Ce système fonctionne très bien et, en hiver, la ville tout entière devient « rue résidentielle » par obligation ; les feux de signalisation clignotent même et la circulation se passe en douceur et presque sans bruit, la neige amortissant les nuisances sonores.

Au début du XX^e siècle, le politicien français Georges Clemenceau a déclaré : « La voiture est dangereuse, inconfortable, certainement ridicule, trop rapide et condamnée à être oubliée ». Une fatale erreur de jugement. Aujourd'hui, quelles sont vos visions personnelles ? Où se situe un avenir de la mobilité et des infrastructures de transport qui soit vivable ?

La voiture est une invention extraordinaire, elle ne sera jamais oubliée ; elle offre une autonomie de déplacement très pratique, sûre et de plus en plus confortable, tout en étant de moins en moins polluante. Le problème réside dans son utilisation trop importante, surtout en ville où la grande majorité des déplacements peut s'effectuer avec les transports publics et même en vélo. Ce qui doit changer, c'est le comportement et les habitudes de ceux qui l'utilisent. L'aménagement de la ville ainsi que des mesures d'éducation et de « responsabilisation » des citoyens sont des solutions possibles et, espérons-le, de plus en plus acceptées.

Limiter la vitesse dans toute la ville (à 30 km/h par exemple), imposer partout la priorité de droite, assurer bien sûr celle des piétons sur les passages cloutés et réduire les possibilités de stationnement au strict nécessaire pour les commerces, et cela en réaménagement de manière attractive et utilisable les espaces publics, est certainement une solution de cohabitation possible piétons-automobiles. La surabondance des signalisations de toutes sortes ainsi que les marquages au sol permanents sont aussi des éléments très perturbateurs de l'architecture des villes et du paysage urbain en général.

L'automobiliste est aussi un piéton, l'éducation dès l'école du futur automobiliste est une mesure indispensable.

Il est temps de redonner à la ville son véritable rôle de lieu de vie, d'échanges, d'habitat, de culture, de divertissements et de travail. L'image de la ville est avant tout l'expression architecturale de ses constructions et l'organisation de son territoire et de ses espaces doit être en harmonie avec les besoins de ses habitants. Les déplacements indispensables à l'intérieur de sa structure doivent s'adapter à ses caractéristiques et non pas (plus) l'inverse. ●

Merci !

Michael Leuenberger

«
De haut en bas : des lieux où le trafic est réduit – place de la Carmagnole, place du Marché, rue de l'Avenir. Photos Michael Peuckert

La place de la Gare – plus de voitures ! Photo Michael Peuckert