Urbanités vertes et actives : avec l'illustration de quatre villes européennes : Paris, Genève, Bucarest, Bruxelles

Autor(en): **Lavadinho, Sonia / Lensel, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2012)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957884

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

FORUM

Urbanités vertes et actives – Avec l'illustration de quatre villes européennes: Paris, Genève, Bucarest, Bruxelles

SONIA LAVADINHO
Chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

BERNARD LENSEL
Président de l'association Urbanistes des Territoires.

Alors que les avantages des déplacements à pied ou à vélo dans les quartiers centraux des agglomérations sont aujourd'hui reconnus, affirmer que la mobilité active convient également à l'échelle périphérique peut surprendre. La clé pour y parvenir est d'inscrire la périphérie dans la carte mentale de l'usager. Plusieurs métropoles exploitent d'ailleurs déjà ce potentiel.

L'essor des mobilités actives est désormais prôné par un nombre croissant de collectivités, qui voient en particulier dans la pratique de la marche et du vélo une réponse adéquate aux aspirations de santé et de qualité de vie des citoyens. Si ces pratiques se développent avec succès dans le domaine des loisirs, elles semblent à première vue plus difficiles à transposer au quotidien pour effectuer les déplacements nécessaires à nos diverses activités en milieu urbain. En effet, nous déployons ces activités dans des espaces-temps étalés et disjoints au sein de bassins de vie de plus en plus étendus.

Certes, l'imbrication croissante des motifs d'activité et des mobilités au cours de la journée fait émerger de nouvelles possibilités de chaînage qui ouvrent les territoires à des pratiques de mobilité plus hybrides qui se révèlent souvent plus efficaces et plus durables lorsqu'elles tirent parti de la superposition spatio-temporelle des activités. Mais malgré le fait que ces changements des comportements de mobilité aient été mis en évidence par plusieurs analyses des derniers microrecensements des transports 2005 et 2010 en Suisse, les modes actifs restent encore trop souvent, chez les professionnels en charge des questions de mobilité et d'aménagement du territoire, prisonniers d'un imaginaire qui les cantonne dans les pratiques de proximité à l'échelle du quartier. Ils semblent de ce fait ne pas pouvoir répondre à la demande de mobilité à l'échelle des grands territoires. Or cette vision réductionniste de leur champ d'application freine chez les collectivités une prise en charge des modes actifs à la hauteur de leur vrai potentiel pour alimenter la chaîne des déplacements urbains.

Cet article cherche à démontrer que contrairement aux idées reçues, et en tenant compte des évolutions récentes de la demande en déplacements, il existe un très fort potentiel de report modal vers les modes actifs au quotidien, potentiel qui va au-delà des centres compacts de nos villes pour gagner les couronnes et les périphéries, les territoires en friche et en mutation, et les grands paysages qui en délimitent les contours. Bien entendu, il ne s'agit pas de dire que les modes actifs peuvent répondre seuls à toutes les demandes de mobilité. Cependant, moyennant des mesures adaptées, les modes actifs peuvent être rendus pertinents pour accomplir des trajets urbains en respectant un budget-temps [1] identique à celui accordé à d'autres modes de transport. De surcroît le rayon d'action des modes actifs se voit grandement augmenté lorsqu'ils peuvent aisément être combinés à d'autres modes de déplacement, qu'il s'agisse de transports publics, de modes partagés (p. ex. le car sharing) ou de modes individuels motorisés (p. ex. l'automobile).

[1] Le budget-temps accordé aux déplacements se situe actuellement en moyenne suisse autour des 83 minutes par jour pour effectuer quelques 37 kilomètres. Bien entendu, en milieu urbain les distances diminuent, ainsi que le temps mis pour les parcourir, qui reste généralement en dessous de la barre de la demi-heure pour les trajets effectués au sein des agglomérations.

Un vrai changement d'échelle pour les modes actifs au niveau mondial

Dans le monde, un nombre toujours croissant d'agglomérations a décidé de prendre à bras le corps la question de la promotion des modes actifs au sein de leurs grands territoires. New York, Paris, Bilbao, Londres, Toronto, Montréal, pour ne citer que quelques-unes des métropoles les plus en vue en termes de renouvellement urbain, misent leur vitalité économique et sociale sur un développement urbain éco-citoyen qui cherche à renouer des liens rapprochés avec la nature qui nous entoure par le biais d'une politique de renforcement systématique des réseaux dédiés à la marche et au vélo. Leur stratégie commune? Raccorder les grands territoires épars qui composent leur univers urbain fragmenté et étalé à de nouvelles rythmicités et corporéités à échelle humaine, en investissant massivement dans des programmes de création ou de revalorisation d'espaces publics, de trames vertes et de colliers de parcs. Ce sont là autant d'espaces palimpsestes capables d'accueillir de multiples fonctions et de susciter chez les usagers des cohabitations à géométrie variable. Ces jeux d'appropriations multiples facilitent ainsi une lecture flexible en fonction des situations tout en redonnant du sens à la démesure territoriale de nos bassins de vie.

Face à ce nouveau contexte, où le besoin de fabriquer des grands territoires accessibles et praticables à pied et à vélo ne cesse de grandir, il nous apparaît important de faire ressortir une typologie des morphologies urbaines qui sont actuellement expérimentées pour augmenter la marchabilité et la cyclabilité à l'échelle des agglomérations.

Quatre approches pour créer de la reliance entre les territoires

Le comparatif entre quatre villes européennes de situation géographique, d'histoire et de culture différentes permet des observations instructives sur diverses approches possibles pour composer des urbanités vertes et actives dans le contexte de la ville du XXIe siècle [2]. C'est

[2] Lensel, Bernard (2012) «Cheminement et déambulation en ville: quelle évolution, quelles similitudes», in Actes du Symposium International n°3 «Echanges: le Vivant en Ville» des 18 et 19 novembre 2011, Grand Lyon, Lyon, 2012, pp. 128–136.

ainsi que nous allons nous pencher successivement sur quatre cas d'étude qui nous paraissent exemplaires, du point de vue de leur forme urbaine, pour injecter à l'échelle de l'agglomération des espaces propices à l'essor de ces nouvelles pratiques.

Avec Paris, Genève, Bucarest et Bruxelles, nous avons voulu mettre en lumière quatre manières de faire fort différentes, qui cependant convergent toutes vers un triple objectif: rendre à la ville sa carte mentale; faire en sorte qu'espace imaginé et espace vécu coïncident dans la réalité quotidienne des pratiques; développer des supports d'urbanité qui permettent d'ancrer les grands territoires aux territoires intimes de notre vie d'urbains.

Un jeu d'échelles qui maximise la reliance

Au-delà du contexte particulier, qui demande bien entendu une réponse adaptée aux enjeux locaux, le fil rouge qui ressort de toutes les expérimentations est celui du jeu d'échelles. Celui-ci s'actualise par le biais d'interfaçages plus ou moins heureux entre le proche et le lointain, permettant de jongler entre les différentes vitesses de déplacement pour maximiser la reliance entre les territoires, ainsi que le décrit Georges Amar dans son récent ouvrage «Homo Mobilis» [3]. Garantir l'accessibilité à ces nouvelles urbanités vertes et leur insertion dans le tissu urbain constitue donc un défi majeur pour les professionnels et les collectivités qui veulent se lancer dans cette démarche.

[3] Amar, Georges (2010) *Homo Mobilis, le nouvel âge de la mobilité: éloge de la reliance*, FYP Editions, Limoges.

Quatre verbes pour couturer les territoires: connecter, traverser, mailler, agrafer

Les réponses apportées par ces quatre métropoles varient en termes de connectivité, de perméabilité, de maillage. Elles ont cependant en commun une volonté de couturer les territoires qu'elles traversent, en multipliant les agrafes urbaines pour gommer les effets de coupure si présents au sein de nos périphéries. Qu'elles optent pour une approche linéaire ou en rocade, leur objectif reste celui de favoriser l'essor de la lisière, milieu qui par excellence convient aux bipèdes que nous sommes: faire à la fois office de frontière et de liant, de limite et de contenant.

S'appuyer sur une armature paysagère forte

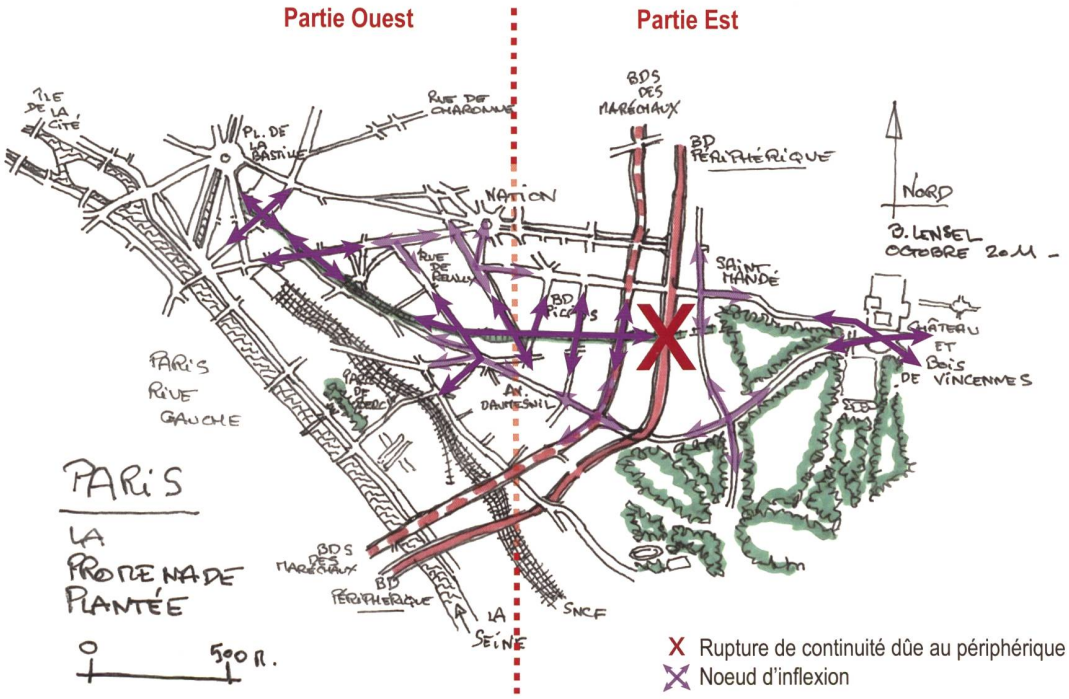
Le fil conducteur qui guide la composition d'une urbanité verte et active passe par la mise en relation de quartiers différents au moyen d'agrafes urbaines qui dessinent une armature paysagère forte. Une telle armature a le potentiel d'offrir, pour autant qu'elle soit empruntée régulièrement par les modes actifs, un réseau alternatif crédible aux réseaux classiques de la mobilité. Les avantages en sont nombreux et tangibles: la désaturation de couloirs congestionnés par les modes motorisés, une plus forte fréquentation des attracteurs des quartiers périphériques, une meilleure répartition intercommunale des efforts d'aménagement, des territoires qui offrent une meilleure qualité de vie à des citoyens en meilleure santé.

Le tracé de l'armature ainsi conçue fait alors émerger, par un travail subtil sur les franges, une nouvelle représentation des limites de l'agglomération auprès des citoyens. Que ce tracé relie les périphéries ou les couronnes entre elles, les couronnes aux périphéries ou les périphéries au centre, son leitmotiv reste le même: joindre des morceaux de ville auparavant disjoints.

La Promenade plantée à Paris: une morphologie concentrique et sa radiale

Avec la Promenade plantée du XIIe arrondissement de Paris, nous avons une démarche de récupération partielle d'une ancienne voie ferrée, puis un cheminement piéton entre des immeubles résidentiels et des espaces publics, en vue de mettre en relation des quartiers centraux (la Bastille) et péricentraux (Reuilly et Picpus) de Paris intra-muros entre eux par des agrafes urbaines successives.

Le traitement paysager est assez marqué, avec des jardins de poche et un jeu de passerelles sur l'ouest du tracé. La Partie Est de la Promenade plantée est rythmée par la traversée de squares, avec de nombreux nœuds d'inflexion qui offrent un accès aisé aux voiries environnantes, après quoi elle rejoint au bout de 4.5 km le boulevard périphérique; il reste à espérer que le passage sous celui-ci soit rétabli pour permettre l'accès au site du château et du bois de Vincennes.



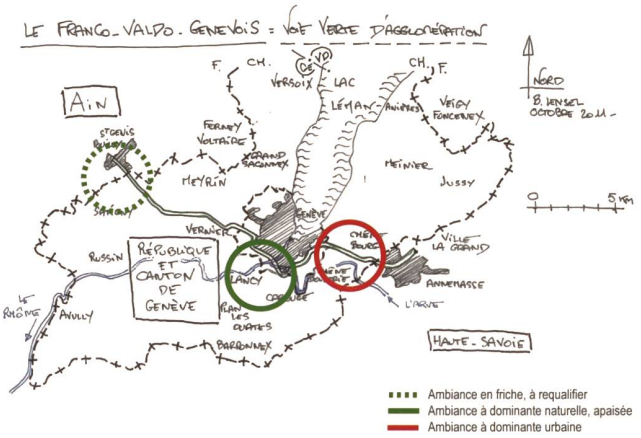
[ILL. 1] Croquis du tracé de la Promenade plantée du XIIe arrt de Paris. (Source de toutes les illustrations: B. Lensel, T. Cachot, S. Lavadinho, août 2012)

La Voie verte d'agglomération de Genève: un projet de liaison entre périphéries via le centre

Genève, ville-Etat, est fortement marquée par sa double centralité établie de part et d'autre du Rhône: la «ville allobroge», au sud du Rhône, qui comprend la vieille ville et correspond notamment au quartier des banques, et la «ville helvète», au nord, qui intègre le quartier ancien de Saint-Gervais et regroupe maintenant l'essentiel des institutions internationales.

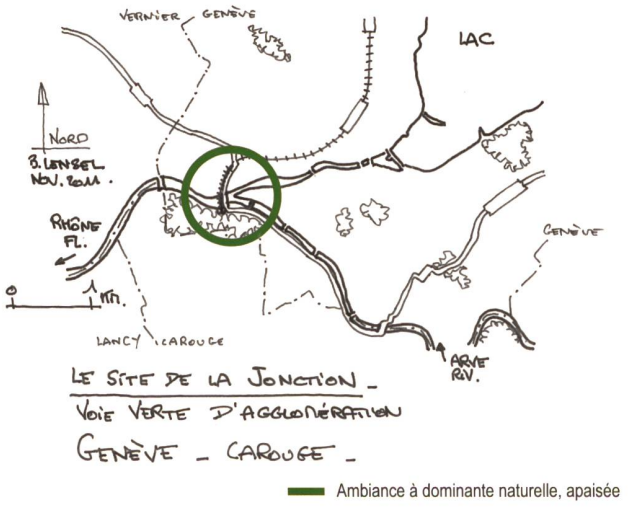
Le Rhône sépare encore nettement de nos jours ces deux centralités. Le projet de Voie verte confirme pleinement le souhait de conforter le lien entre les deux rives, avec une mise en relation de 22 km qui traverse symboliquement toute l'agglomération genevoise en partant du Pays de Gex pour arriver au Genevois haut-savoyard.

[ILL. 2] Croquis du tracé de la voie de l'agglomération franco-genevoise.



Le tracé de cette Voie verte d'agglomération propose un concept séduisant qui a néanmoins de la peine à se concrétiser sur les différents sites concernés, notamment ceux aux deux extrémités du parcours. A l'ouest, les contraintes de passage sont dues aux enjeux fonciers à proximité du CERN et du vignoble genevois. A l'est, la reprise du tracé du CEVA (RER Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) nécessite un traitement en tranchée couverte de la voie ferrée rénovée pour pouvoir créer un cheminement dédié aux modes actifs en surface. En bordure de la ville-centre, le majestueux site de la Jonction mériterait une valorisation à la hauteur de son rôle symbolique dans l'esprit des Genevois, à la fois hypercentral et limite entre ville et nature.

[ILL. 3] Croquis du site de La Jonction.



Bucarest: le collier des lacs de la Colentina

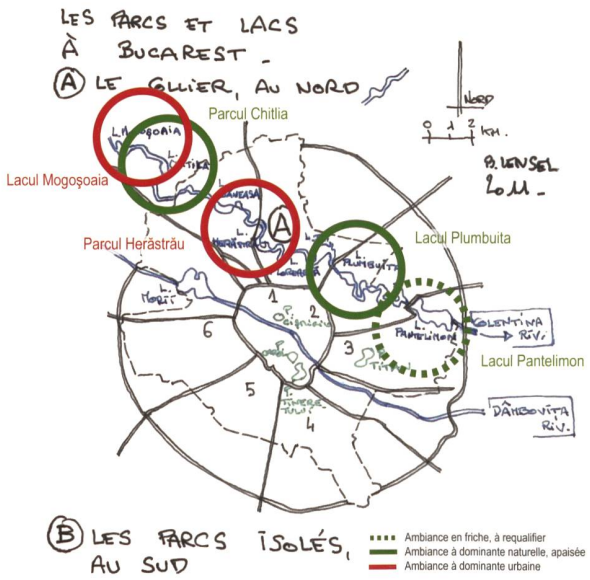
La ville de Bucarest s'est construite de part et d'autre de la rivière Dâmbovița; lors de sa croissance, à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, le nord de la ville est venu tangenter un affluent de cette rivière, la Colentina, pour ensuite l'englober progressivement.

Le collier des lacs formés par la Colentina, «Lacuri în oraş» [4], comporte des «perles» très différentes entre elles, et manifestement complémentaires; d'ouest en est, nous trouvons successivement le lac du palais de Mogoşoaia, bâti au XVIIe siècle par le prince Brâncoveanu, puis le parc «dendrologic» de Chitila, dont le traitement est beaucoup plus naturel, et enfin le parc Herăstrău, qui joue un rôle tampon entre les aéroports et les quartiers nord de Bucarest, à dominante résidentielle.

[4] Revitalizarea Salbei de Lacuri Colentina/La revitalisation du collier des lacs de la Colentina, Etude coordonnée par Ioana Tudora, Université Ion Mincu, Bucarest, 2010/2011.

Les deux perles situées les plus en aval correspondent respectivement au site de Plumbuita, de fréquentation populaire, à la fois animée par ses pêcheurs et par les visites du monastère riverain; et au lac de Pantelimon, encore à l'état de friche, dont le potentiel reste à valoriser.

[ILL. 4] Croquis de l'agglomération bucarestoise et de la position de ses parcs et lacs.



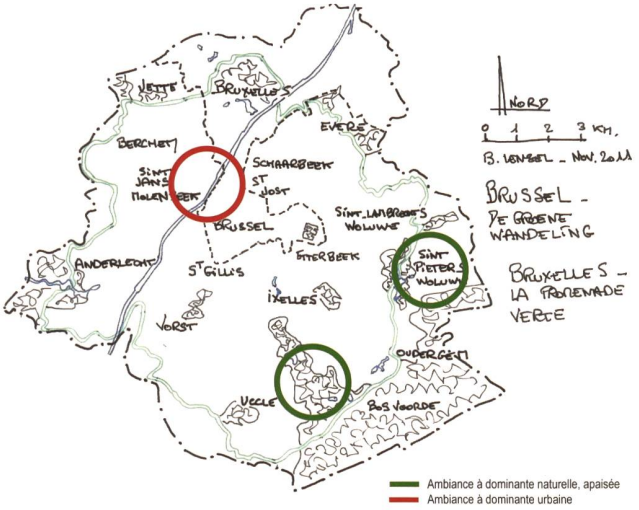
Bruxelles: de groene wandeling/la promenade verte

La structure approximativement concentrique de l'agglomération bruxelloise et la relativement petite taille de la ville-centre favorisent la réalisation de cette véritable ceinture verte qui comporte de larges espaces déjà aménagés complétés par la reprise d'emprises libérées notamment par d'anciennes voies ferrées. Le total crée une promenade ininterrompue où coexistent en harmonie cyclistes, piétons, animaux et verdure dans ces espaces qui s'enchaînent tout autour de l'agglomération.

Le bois de la Cambre, au sud, représente un espace de loisirs très pratiqué par la population de toute l'agglomération et un maillon fort pour la Promenade verte. La partie est de la Promenade verte (Woluwe-Sint Pieters et Sint Lambrechts) met en relation des espaces verts ponctuels préexistants et des tracés de voies ferrées désaffectées pour établir un ensemble continu. A l'ouest, le canal de Charleroi dans le secteur de Molenbeek pourrait offrir, après requalification, un contrepoint à l'ambiance plus urbaine à la Promenade verte.

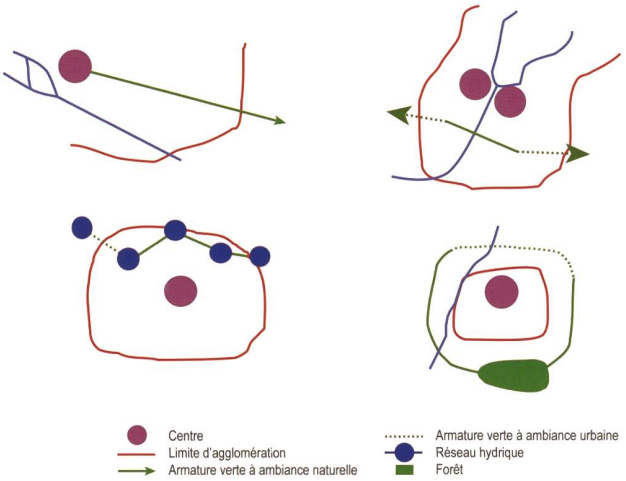
La Promenade verte de l'agglomération bruxelloise réalise la performance de traverser des quartiers très différents, successivement industriels, populaires, résidentiels, en les fédérant par la déambulation et la coexistence équilibrée de l'humain, de l'animal et du végétal.

[ILL.5] Croquis de l'agglomération bruxelloise avec la promenade verte; les sites de la Cambre, au Sud de Woluwe, à l'Est.



pour établir une tangente, voire une véritable rocade active qui sache englober et contenir les franges de l'agglomération dans des limites appropriables par les citoyens. C'est l'approche suivie par Bucarest de manière partielle avec le collier de lacs qui borde le nord de l'agglomération et par Bruxelles de manière plus systématique avec la promenade verte qui fait le tour de toute l'agglomération.

[ILL.6] Schémas de principe.



Une typologie opérationnelle pour créer des armatures vertes et actives

Faut-il alors connecter les centres aux périphéries ou les périphéries entre elles? Lors de la création des armatures vertes et actives, la première approche est souvent de tenter de relier le centre à la périphérie. Deux variantes de cette approche ont été expérimentées respectivement par Paris et Genève. Genève a poussé l'expérimentation linéaire au-delà d'une simple liaison centre-périphérie pour relier une périphérie à l'autre en passant par le centre.

Néanmoins cette première approche n'est à nos yeux pas suffisante: il est possible de la transcender en reliant directement les périphéries entre elles, sans passer par le centre,

Légitimer la périphérie dans la carte mentale de l'usager

Les limites de la carte mentale de l'agglomération ne sont tangibles que pour ceux qui les ont éprouvées au moyen de leur propre corps, raison pour laquelle il semble indispensable de travailler en priorité les réseaux dédiés aux modes actifs qui traversent les territoires en friche et en devenir, pour justement les inscrire dans la représentation du territoire que se font les usagers. Ce n'est qu'à cette condition que les armatures vertes et actives pourront véritablement jouer pleinement leur rôle dans les urbanités du XXIe siècle.

Annonce

HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL
FHO Fachhochschule Ostschweiz

SEMINAR «VERKEHRSMODELLE – BESTMÖGLICHER NUTZEN AUS DEN EINGESETZTEN MITTELN»

Obwohl Verkehrsmodelle aufwändig zu implementieren und zu unterhalten sind, wird ihr Potential meistens bei weitem nicht ausgeschöpft. Hauptgründe sind ungenügende Kenntnisse der Einsatzmöglichkeiten und unzweckmässige Modellarchitektur. In einem zweitägigen Seminar lernen Sie, wie Sie den Aufbau oder die Erweiterung eines Modells nach Ihren Bedürfnissen mitgestalten können und wie Sie aus dessen produktivem Einsatz den bestmöglichen Nutzen ziehen werden.
Das Seminar stellt eine Vertiefung des Kurses «Blackbox Verkehrsmodelle» dar.

18. und 25. Januar 2013 an der HSR
Weitere Details unter
www.hsr.ch/verkehrsmodelle

Patronat:
SVI SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSINGENIEURE UND VERKEHRSEXPERTEN
ASSOCIATION SUISSE DES INGENIEURS ET EXPERTS EN TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI INGEGNERI ED ESPERTI DEL TRAFFICO
SWISS ASSOCIATION OF TRANSPORTATION ENGINEERS AND EXPERTS

INTERNATIONALES DOKTORANDENKOLLEG
FORSCHUNGSLABOR

Curriculum 2013 – 2016
Urbane Transformationslandschaften
Transformation of Cities and Landscapes

Das Internationale Doktorandenkolleg richtet sich an besonders qualifizierte Personen aus unterschiedlichsten Fachgebieten mit Raumbezug, die sich im Rahmen einer Doktorarbeit (PhD) der intensiven, wissenschaftlich-kreativen Auseinandersetzung mit schwierigen raumrelevanten Fragestellungen widmen möchten, vor allem hinsichtlich der Suche nach tragfähigen und innovativen Lösungsansätzen zur Entwicklung urbaner Transformationslandschaften von nationaler und europäischer Bedeutung. Es werden ausdrücklich auch qualifizierte Interessenten und Interessentinnen mit Berufspraxis zur Bewerbung aufgefordert.

Das Doktorandenkolleg ist auf drei Jahre angelegt. Doktorandenwochen im Jahresdrittel an den Standorten der beteiligten Professuren und Gastprofessuren dienen dem Austausch und dem Erwerb zusätzlicher Qualifikationen durch Gastvorträge und gemeinsame Lehrveranstaltungen im Bereich Kommunikation und Prozessgestaltung, Planungsmethodik, raumplanerisches Entwerfen und Landschaftstheorie.

Die Promotion erfolgt an den jeweiligen Universitäten/Technischen Hochschulen der beteiligten Professuren und gemäß den dort geltenden Promotionsordnungen.

Die Professuren des Doktorandenkollegs bemühen sich um finanzielle Ressourcen. Es wird den Bewerberinnen und Bewerbern empfohlen, sich rechtzeitig bei in Frage kommenden Stipendiengebern zu bewerben.

Bitte senden Sie Ihre Bewerbung schriftlich bis **31.10.2012** unter Beilage eines Lebenslaufes und eines Exposés an die bevorzugte der beteiligten Professuren:

Prof. Dr. **Michael Koch** I HafenCity Universität Hamburg
Prof. **Markus Neppl** I KIT (Karlsruher Institut für Technologie)
Prof. Dr. **Bernd Scholl** I ETH Zürich
Prof. Dr. **Walter Schönwandt** I Universität Stuttgart
Prof. Dr. **Andreas Voigt** I TU Wien
Prof. Dr. **Udo Weilacher** I TU München

Genauere Informationen zu den Bewerbungsvoraussetzungen und zum Doktorandenprogramm unter:
http://www.forschungslabor-raum.info
oder vom Koordinator des Doktorandenkollegs:
Dr. Werner Tschirk I tschirk@ifoer.tuwien.ac.at

Master of Science in

Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Studienangebot an der ETH Zürich
Bewerbungsperiode Herbstsemester 2013

>> Unseren Lebensraum gestalten
Das Studium bietet eine wissenschaftlich fundierte universitäre Ausbildung für angehende Fachleute für das Erkunden, Klären und Lösen zentraler Aufgaben der gebauten räumlichen Umwelt und ihrer Verkehrssysteme. Ein zentrales Anliegen dieses Studiums ist es, Studierenden mit ganz unterschiedlichen fachlichen Hintergründen die Gelegenheit zu geben, eine gemeinsame Sprache und ein gemeinsames Methodenverständnis zu erwerben. Die Voraussetzungen dafür werden vor allem in Lehrveranstaltungen des ersten und zweiten Studiensemesters des viersemestrigen Vollstudiums geschaffen. Kern des dritten Semesters ist die interdisziplinäre Projektarbeit, in der die Studierenden in Arbeitsgruppen Lösungen für eine schwierige raumbedeutsame Aufgabe erarbeiten. Im vierten Semester wird die Masterarbeit erstellt.

>> Studiendauer
Das Masterstudium Raumentwicklung und Infrastruktursysteme ist ein Vollzeitstudium. Für das Masterdiplom sind 120 ECTS-Kreditpunkte erforderlich. Die Regelstudiendauer beträgt vier Semester. Der Eintritt in den Masterstudiengang erfolgt auf das Herbstsemester.

>> Zulassung
Eine Zulassung ist für Studierende mit raum- und infrastrukturrelevanten Bachelorabschlüssen möglich. Dazu gehören beispielsweise Architektur, Bauingenieurwissenschaften, Geomatik und Planung, Geografie, Raumplanung, Umweltingenieurwissenschaften und Verkehrswissenschaften. Näheres regelt das Studienreglement des Studienganges.

>> Bewerbungsperiode Herbst 2013
Die internationale Bewerbungsperiode für den Eintritt in das Herbstsemester 2013 beginnt am 1. November 2012 und endet am 15. Dezember 2012. Die zweite Bewerbungsperiode für nichtvisumpflichtige Studierende ist zwischen 1. März und 15. April 2013.

>> www.re-is.ethz.ch

ETH
Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich