

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2020)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Des espaces courts et réversibles pour une ville résiliente
<b>Autor:</b>	Fischer, Xavier
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-956807">https://doi.org/10.5169/seals-956807</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

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

# Des espaces courts et réversibles pour une ville résiliente

XAVIER FISCHER

Architecte-urbaniste,  
Fischer Montavon + Associes  
architectes urbanistes SA.

**L'idée de réduire la place de la voiture en ville germe depuis cinquante ans. Ses applications sont toutefois encore peu nombreuses, leur évaluation très récente. Face à l'urgence climatique et à la menace d'un effondrement possible, deux principes d'aménagement du territoire offrent de premières réponses, en attendant des politiques réellement volontaristes.**

Au milieu des années 1970, après le choc pétrolier et le cri d'alerte du Club de Rome, la jeunesse à laquelle j'appartais était convaincue que la société et la technique iraient vers des économies d'énergie et une plus grande efficience permettant de préserver les ressources et de contenir les atteintes à l'environnement. Cinquante ans plus tard, nous voici très loin de cet avenir imaginé, et la jeunesse actuelle crie à l'urgence climatique tout en accablant nos générations pour l'avenir que nous leur lèguons. Dans ces mêmes années 70, Ivan Illich bousculait les idées reçues par ses ouvrages critiques. Dans *Energie et équité*, ce penseur précoce de l'écoologie politique prédisait la dramatique croissance des inégalités et des tensions sociales résultant de la consommation effrénée des énergies et des ressources. Aujourd'hui, force est d'admettre que, tôt ou tard, un changement de paradigme va s'imposer, et cela d'autant plus douloureusement qu'il sera retardé. Des lignes bougent, les pratiques professionnelles et les politiques publiques se remettent en question, mais hélas – l'image ne manque pas d'ironie – à un rythme de sénateur.

Après une prise de conscience de la valeur de l'espace public, avec des requalifications rendant aux piétons des espaces centraux presque monopolisés par les voitures, des villes pionnières comme Zurich ou Lausanne ont amorcé dans les années 1980 un virage décisif redonnant du sens à la ville comme espace social et rompant avec la tertiarisation des centres-villes. La notion de «zone piétonne» est ensuite apparue officiellement en 1994 [1], suivie de celle de «zone de rencontre», confirmant une approche moins centrée sur le trafic motorisé. La fin du XX<sup>ème</sup> siècle a vu ensuite apparaître le concept d'ecoquartier, offrant des espaces extérieurs appropriables en priorité par les piétons d'âges divers et laissant en marge du quartier les véhicules motorisés, réservés pour des usages spécifiques. D'autres signes, comme l'augmentation de la part de ménages sans voiture dans les villes, montrent que le rapport à la mobilité évolue... quand bien même divers paramètres affichent des signaux inverses, tels que l'explosion des ventes de SUV ou la course aux destinations de loisirs toujours plus lointaines.

Adapter le territoire et les villes à la résilience n'est plus une option, mais un impératif pour atténuer les effets des bouleversements qui nous attendent à plus ou moins brève

échéance. Dans cette perspective de changements et de sobriété énergétique, deux principes majeurs se profilent en matière d'espace public et de mobilité: une moindre dépendance de l'organisation territoriale vis-à-vis des déplacements motorisés et la réversibilité d'usage des espaces ouverts ainsi que des infrastructures.

## Réduire les échelles

Le premier principe se base notamment sur le concept bien connu, rabâché mais peu mis en œuvre, de la ville des courtes distances. Par son organisation décentralisée et sa mise en réseau de villes et de villages assez rapprochés et plutôt de petites tailles, notre pays dispose d'une structure territoriale plutôt favorable à un tel concept. Un autre levier fondamental de ce principe est d'offrir des conditions attractives pour les autres modes ainsi que pour des pratiques sociales locales émancipatrices, non dépendantes de relations très distantes. Des espaces publics ou collectifs conviviaux, des aménagements pensés prioritairement pour les piétons et les cycles ainsi que la création de villes ou de portions de villes «sans voitures», sont des pistes fertiles pour une telle réorientation.

Après les rues piétonnes dans les centres-villes et les écoquartiers, on assiste à des réflexions à plus large échelle et à des visions qui s'affranchissent d'une approche consumériste pour les coeurs urbains ou de l'entre-soi de quartiers érigés en modèles. Des villes osent des mesures plus radicales et globales, comme Pontevedra [2]. Celle-ci s'est peut-être inspirée du Protocole de Lyon qui posait en 1997 des bases théoriques et militantes pour la ville sans voitures, illustrée par le projet utopique d'Illichville [3], en hommage et référence au remuant penseur cité plus haut. D'autres, à l'instar de la commune de Grande-Synthe [4], se déclarent en transition et mettent en œuvre des actions fortes dans de multiples domaines, dont la mobilité n'est qu'une composante, car la ville sans voitures ne constitue pas un simple transfert des modes de déplacement mais bien un changement des rapports sociaux et des flux économiques. Enfin, des projets se font également sur d'importants morceaux de ville, comme dans le quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV) à Genève.

Dans cette vaste zone industrielle située au cœur de l'agglomération du Grand Genève, le plan localisé de quartier Acacias 1 prépare la mutation d'une première tranche de 16 ha en quartier mixte de haute densité et qualifié par des espaces publics généreux, largement épargnés par le trafic et propices à de multiples appropriations par ses habitants et usagers [ILL. 1+2]. Mettant le piéton et le cycliste au cœur de la vie urbaine, le stationnement y est contenu en frange dans deux vastes parkings centralisés et mutualisés, et seules quelques rues internes sont ouvertes au trafic motorisé, pour

**[ILL. 1+2]** Comparaison, dans le périmètre du PLQ Acacias 1 à Genève (quartier PAV), entre la situation actuelle de zone d'activités (en haut) et celle qui résultera du projet (en bas), illustrant la répartition des espaces entre ceux qui sont carrossables, essentiellement dédiés aux voitures pour la circulation et le stationnement public (les parkings privés ne sont pas figurés), et ceux qui sont très prioritairement à l'usage des piétons et des cycles, permettant de multiples interactions sociales et économiques. (Projet: Fischer Montavon + Associes architectes urbanistes SA)



- Espaces MD publics
- Espaces MD collectifs
- Espaces MD collectifs sur dalle
- Espaces carrossables
- Espaces privés
- Bâtiments

desservir les diverses activités qui y évolueront. Cette nouvelle orientation très volontariste des pratiques sociales est ici facilitée par la maîtrise foncière publique, qui permet de combiner des prescriptions réglementaires (plan d'affectation et bases légales cantonales) avec les conditions posées dans la renégociation des droits de superficie conditionnant l'utilisation des nouveaux droits à bâtir. Ce projet accorde une grande importance aux critères qualitatifs que relève Daniel Baehler [5] dans son article au sujet du succès des quartiers sans voitures: offre performante en transports publics (gare Léman Express, tram 14, bus urbains), qualités d'ambiance et espaces de délassement (grand parc linéaire accompagnant la mise à ciel ouvert d'un cours d'eau en pleine ville, places et placettes avec vastes surfaces plantées en pleine terre, coeurs d'îlots apaisés et végétalisés) ainsi que des services à proximité (école, crèche et équipements de quartier, axes commerciaux en frange, diversité programmatique).

### Penser la réversibilité des aménagements

Le second principe, celui de réversibilité, questionne les modalités de conception et de mise en œuvre des infrastructures. L'espace actuellement consommé par notre usage immodéré de la voiture, tant pour son déplacement que pour son stockage, à différents endroits, est énorme. Questionner sa pertinence et sa réversibilité permet de libérer des surfaces pour d'autres usages plus propices à la vie sociale et à l'empreinte écologique réduite. Les chaussées offrent un potentiel de reconversion en faveur des autres modes, notamment des mobilités douces. Le caractère souvent restreint des domaines publics met néanmoins les différents modes en claire compétition, que seul un choix politique ou démocratique fort peut trancher, comme on peut le constater dans les quelques exemples documentés dans le présent numéro. Les infrastructures de stationnement, en ouvrage ou à ciel ouvert, offrent des possibilités de reconversion soit en espaces publics, de type place ou parc, comme on en connaît de nombreux exemples, soit pour de nouvelles constructions utilisant plus rationnellement le territoire urbanisé.

Dans la phase de transition qui s'impose à nous actuellement, ou tout au moins dans l'incertitude face à l'avenir, les projets urbains seraient bien inspirés d'exploiter ce potentiel de réversibilité, tant en questionnant la reconversion des infrastructures existantes qu'en concevant les nouvelles de manière à pouvoir ultérieurement les adapter à des pratiques moins énergivores et plus égalitaires. Dans cette perspective d'élaboration d'une ville plus résiliente, on se souviendra notamment des propos d'Ivan Illich, pour qui «le vélo est le seul véhicule qui conduise l'homme de porte à porte. Le cycliste peut atteindre de nouveaux endroits sans que son vélo désorganise un espace qui pourrait mieux servir à la vie» [6].

### CONTACT

xfischer@fm-a.ch

[1] Voir p.17

[2] Voir p.19

[3] Dans le prolongement de l'œuvre d'Ivan Illich, des militants de Carfree imaginent un projet de ville alternative, du nom d'«Illichville». [www.carfree.fr](http://www.carfree.fr)

[4] Agissant au sein de la communauté urbaine de Dunkerque, qui a promulgué la gratuité de l'entier de ses transports publics dès le 1 septembre 2018. [www.ville-grande-synthe.fr/ville-durable/vers-la-transition](http://www.ville-grande-synthe.fr/ville-durable/vers-la-transition)

[5] Voir p.14

[6] Ivan Illich, Energie et équité, éd. Flammarion Arthaud Poche, Paris 2018. p.92

### ZUSAMMENFASSUNG

## Kurze Wege und umnutzbare Räume für eine widerstandsfähige Stadt

Die Idee, den Platzbedarf der Autos in der Stadt zu reduzieren, besteht seit 50 Jahren. Angewendet wird sie jedoch noch selten und evaluiert erst seit kurzem. Doch widerstandsfähige Städte und Landschaften sind heute keine Option mehr, sondern ein Muss, um die Folgen der Umwälzungen zu mindern, die uns über kurz oder lang erwarten. Im Hinblick auf diesen Wandel und die Energiesuffizienz zeichnen sich für den öffentlichen Raum und die Mobilität zwei Grundsätze ab:

Erstens: Auf Städte und Räume mit kurzen Wegen setzen, wozu sich die urbanen Strukturen der Schweiz gut eignen. Dies sollte über den Massstab kleiner Quartiere hinaus gehen und ganze Städte umfassen. Die Agglomeration Genf (Grand Genève) versucht dies im Quartier Praille-Acacias-Vernets (12'400 Wohnungen) zu tun, in dem sie ihre Kontrolle über den Boden dazu nutzt, die Parkplätze zusammenzufassen und über eine Durchmischung den Langsamverkehr und das gesellschaftliche Leben zu fördern.

Zweitens: Die Möglichkeiten, Freiräume und Infrastrukturen anders zu nutzen, müssen wahrgenommen werden. Mit einer flexiblen Gestaltung, die den Flächenbedarf der Autos und damit auch den ökologischen Fussabdruck zu reduzieren vermag, werden kurz- oder mittelfristig Flächen frei für Nutzungen, die das soziale Leben stärker begünstigen.

### RIASSUNTO

## Distanze brevi e spazi mutabili per una città resiliente

L'idea di ridurre lo spazio riservato alle automobili in città esiste da cinquant'anni. Tuttavia, sono pochi i casi dove questa riduzione ha avuto luogo e la valutazione dei risultati è molto recente. Rendere le città più resilienti oggi non è più un'opzione, ma un imperativo per mitigare gli effetti degli sconvolgimenti che ci attendono nel prossimo futuro. In questo periodo di svolta energetica emergono due principi chiave per la concezione dello spazio pubblico e della mobilità.

In primo luogo, bisogna concentrarsi sulla città e sul territorio basati sulle brevi distanze, a cui la struttura urbana svizzera si presta bene. Questo principio dovrebbe essere esteso oltre la scala di quartiere ed essere adattato alla scala di città. L'agglomerato urbano di Ginevra (Grand Genève) lo sta mettendo in pratica nel quartiere Praille-Acacias-Vernets (12'400 appartamenti), approfittando del riordino fondiario per raggruppare i parcheggi e ottenere spazi attrattivi per la mobilità pedonale e ciclabile che invitano alla vita sociale.

In secondo luogo, è necessario sfruttare le possibilità di cambiamento di destinazione degli spazi aperti e delle infrastrutture. Ciò è possibile progettando opere adattabili che possano limitare lo spazio dedicato alle automobili e quindi ridurre l'impronta ecologica. A corto-medio termine si libererà spazio per usi più favorevoli alla vita sociale.