COLLAGE 3/11

Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement
Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau
Publikation FSU, KPK/COSAC/COPC

THEMA

A pied / *Zu Fuss*

FORUM

Le stade fait-il la ville? – 7e forum «Bâtir et planifier» de la FSU et de la SVIA

Sommaire / *Inhalt*

NEWS

4 L'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'environnement / *Aktuelles aus Planung, Umwelt und Städtebau*

THEMA

7 Aktuell wie eh: Spaziergangswissenschaft von Lucius Burckhardt / *La promenadologie de Lucius Burckhardt: plus actuelle que jamais* (Bertram Weisshaar)

11 Modes de locomotion en comparaison (Jacques Lévy)

12 «Renouveau de la marche en Suisse et en Europe» – un colloque riche en enseignements / *Ein Symposium über die Renaissance des Gehens* (Léo Biétry, Sandra Guinand)

15 La mobilité constellaire, une piste prometteuse pour faire advenir la ville multimodale / *Die konstellationsabhängige Mobilität als Chance für den multimodalen Stadtverkehr* (Sonia Lavadinho)

18 Fribourg – les Grand-Places en marches / *Fribourg – Spaziergänge für die Neugestaltung der Schützenmatte* (Thierry Bruttin)

21 Au Maroc, comment (re-)donner une place aux piétons dans l'espace viaire urbain / *Marokko: Den Fussgängern (wieder) Platz im städtischen Strassenraum geben* (Martin Stucki)

FORUM

24 Le stade fait-il la ville? – 7e forum «Bâtir et planifier» de la FSU et de la SVIA (Xavier Fischer)

INFO

28 Informations de la FSU / *Nachrichten FSU / Informazioni della FSU*

30 Informations de la COSAC / *Nachrichten KPK / Informazioni della COPC*

AGENDA

31 Calendrier / *Terminkalender*

IMPRESSUM

COLLAGE
Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau (erscheint 6 mal pro Jahr) / *Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement (paraît 6 fois par année)*

Herausgeber / *Edité par*
FSU *(Fédération suisse des urbanistes /* Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner / *Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists)*; Organ der Kantonsplanerkonferenz (KPK) / *Organe de la Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC)*

Redaktion / *Rédaction*
Zentralkomitee / *Comité central:* Silvan Aemisegger, Léo Biétry, Dominik Frei, Andreas Gerber, Catherine Karsky, Henri Leuzinger, Michael Liebi, Isabelle Rihm, Barbara Wittmer;
Westschweizer Komitee / *Comité romand:* Léo Biétry, Cédric Cottier, Regina Gilgen Thétaz, Sandra Guinand, Magali Henry, Jean-Daniel Rickli, Stéphane Thiébaud, Urs Zuppinger;
Redaktion News / *Rédaction News:* Lea Guidon

Kontakt und Inserate / *Contact et annonces*
COLLAGE, c/o Henri Leuzinger, Postfach 358, 4310 Rheinfelden 1, Tel. 061 831 70 05, henri.leuzinger@bluewin.ch
Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine / *Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances*

Redaktionsschluss / *Délai de rédaction*
COLLAGE 4/11: 17.06.11
COLLAGE 5/11: 17.08.11

Abonnemente / *Abonnements*
Mitglieder FSU: im Mitgliederbeitrag enthalten / *Membres FSU: inclus dans le montant de la cotisation*

Einzelabonnemente Schweiz/Europa pro Jahr (inkl. Porto) / *Abonnements individuels Suisse/ Europe, par année (y.c. frais de port)*
CHF 85.00 / € 64,00

Kollektivabonnemente Schweiz pro Jahr (inkl. Porto) / *Abonnements collectifs Suisse, par année (y.c. frais de port)*
> 5 Ex.: CHF 75.00
> 20 Ex.: CHF 69.00
Kollektivabos Europa auf Anfrage / *Abonnements collectifs Europe sur demande*

Einzelhefte Schweiz / Europa (exkl. Porto) / *Exemplaires séparés Suisse / Europe (frais de port non compris)*
1 Ex.: CHF 16.00 / € 10,50
2–6 Ex.: CHF 14.50 / € 9,50
7–11 Ex.: CHF 12.50 / € 8,50
> 12 Ex.: CHF 9.50 / € 6,50

Produktion / *Production*
Konzept, Gestaltung / *Graphisme, mise en pages:* Hahn und Zimmermann, Bern (www.von-b-und-c.net)
Druck / *Impression*: Stämpfli Publikationen AG, Bern (http://publikationen.staempfli.com)

Hinweise / *Avertissements*
Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial wird keine Haftung übernommen. Artikel, Informationen sowie dem Heft beigelegte Prospekte, Initiativen und dergleichen können von der Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung der Autoren und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. / *La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts (prospectus, initiatives, etc.) ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés.*

Titelblatt / *Couverture*
Zu Fuss unterwegs: umweltfreundlich, sparsam, aber langsam (Foto: Henri Leuzinger, Rheinfelden)

Editorial

POUR LE COMITÉ ROMAND
Léo Biétry, Cédric Cottier, Regina Gilgen Thétaz, Sandra Guinand, Magali Henry

A pied

«La marche, c'est plus que marcher», dit l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl. Ce qui est en jeu, en effet, c'est bien la relation qu'entretient le marcheur avec son environnement. Or, si cela va de soi pour les amateurs de randonnées en pleine nature, c'est devenu tout sauf évident pour les urbains d'aujourd'hui. Aborder la marche comme un moyen privilégié d'expérimenter la ville, en s'intéressant aux implications d'une telle approche sur la manière de concevoir l'espace urbain – tel est l'angle que nous avons retenu pour élaborer le présent numéro.

Le peu que nous connaissions de la promenadologie, intriguante discipline fondée par Lucius Burckhardt, nous paraissait tout à fait correspondre à la perspective adoptée. Comme en témoigne l'article engagé de l'architecte-paysagiste et «promenadologue» allemand Bertram Weisshaar, la pensée du sociologue suisse continue de nourrir des expériences fécondes, qui interrogent la manière même dont nous appréhendons le territoire.

Une approche élargie de la thématique de la marche fait cependant apparaître d'autres enjeux encore. C'est ce qu'a montré le très consistant colloque organisé en avril par l'EPFL, dont nous proposons un bref compte rendu. Le Prof. Jacques Lévy, qui a souligné, en introduction de la manifestation, la performance et la modernité de la marche, a bien voulu nous fournir aussi l'éclairant tableau que nous publions en guise de mise en bouche. En complément, nous avons rencontré Dominique von der Mühll, co-organisatrice de la journée, qui nous a livré quelques réflexions tirées de ses multiples activités en lien avec la mobilité piétonne. Quant à Sonia Lavadinho, autre chercheuse et participante au colloque, elle expose dans un article séparé les enjeux liés à ce qu'elle nomme la «mobilité constellaire» – un phénomène qui nous plonge au cœur des pratiques mobilitaires contemporaines.

Notre dossier se clôt par la présentation de deux démarches issues de la pratique. L'une concerne le processus de réaménagement des Grand-Places, à Fribourg, où la marche a été utilisée, ainsi que le décrit Thierry Bruttin, architecte de la Ville, comme outil de projet. L'autre concerne le guide qu'a élaboré le bureau Transitec pour le gouvernement marocain, et dont le but est, comme l'explique Martin Stucki, de redonner sa place au piéton dans les villes du pays. Bonne promenade!

Vorschau COLLAGE 4/11 Seit Ende Janaur 2010 befassen sich die Medien mit dem Pendeln, denn der Bundesrat hatte laut über die ungewollten Folgen der Trennung von Wohn- und Arbeitsorten nachgedacht. Verstopfte Strassen, überlastete Bahnlinien, volle Züge, weil alle ungefähr zur gleichen Zeit an die Arbeit und wieder nach Hause wollen. Wenn diese Engpässe beseitigt werden sollen, so die Landesregierung, sollen die Verursacher zahlen, also die Pendler. Gibt es schlaue Wege aus der Mobilitätsfalle?

Zu Fuss

Zufussgehen ist mehr als nur gehen, so die feste Überzeugung des dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl, denn wer zu Fuss unterwegs ist, steht im Kontakt zu seiner Umgebung. Für den Wanderer in der freien Natur versteht sich dies von selbst, für den Stadtmenschen von heute hingegen keineswegs. Spazieren und Marschieren als ideales Mittel, um die Stadt zu erleben, und der Einfluss dieser Art von Fortbewegung auf unsere Wahrnehmung des städtischen Raums: Das ist das Thema, mit dem wir uns in der vorliegenden Ausgabe beschäftigen.

Die von Lucius Burckhardt begründete Spaziergangswissenschaft ist zwar nur wenig bekannt, aber sie scheint uns genau zum gewählten Thema zu passen. Wie der Artikel des deutschen Landschaftsarchitekten und Spaziergangforschers Bertram Weisshaar zeigt, dient das Gedankengut des Schweizer Soziologen auch heute noch als Nährboden für faszinierende Erfahrungen, welche die Art und Weise in Frage stellen, wie wir unsere Umgebung wahrnehmen.

Wer das Thema Zufussgehen in einem breiteren Sinne betrachtet, erkennt aber noch ganz andere Zusammenhänge. Dies zeigte ein äusserst anregendes Symposium, das die ETH Lausanne im vergangenen April organisierte und über das wir kurz berichten. Professor Jacques Lévy, der in seiner Einführung die Effizienz und Modernität des Zufussgehens unterstrich, überliess uns eine erhellende Tabelle, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten. Wir trafen uns auch mit Dominique von der Mühll, Ko-Organisatorin des Anlasses, die mit uns über ihre vielseitigen Aktivitäten im Bereich Fussgängermobilität sprach. Die Forscherin Sonia Lavadinho, die ebenfalls am Symposium teilnahm, beschäftigt sich in ihrem Artikel mit den Herausforderungen der «konstellationsbedingten Mobilität», wie sie es nennt – einem Phänomen, das ganz direkt mit dem heutigen Mobilitätsverhalten verbunden ist.

Zum Abschluss dieser Ausgabe stellen wir Ihnen zwei verschiedene Ansätze vor, die in der Praxis erprobt wurden. Zum einen erklärt uns Stadtarchitekt Thierry Bruttin, wie der Spaziergang bei der Neugestaltung der Schützenmatte in Fribourg als planerisches Instrument eingesetzt wurde. Das zweite Beispiel ist ein Handbuch, welches das Büro Transitec im Auftrag der marokkanischen Regierung erarbeitet hat und dessen Zweck laut Geschäftsleitungsmitglied Martin Stucki darin besteht, den zu Fuss Gehenden in den Städten des nordafrikanischen Landes wieder mehr Raum zu geben. Wir wünschen einen angenehmen Spaziergang!

NEWS

L'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'environnement / *Aktuelles aus Planung, Umwelt und Städtebau*

MANIFESTATION

(Re)Construire la ville autrement?

Le Forum 11 s'inscrira dans le cadre des manifestations marquant le 1000e anniversaire de la Ville de Neuchâtel.

Face à une croissance démographique vigoureuse, la pression sur le territoire s'accentue et un consensus se dégage pour concentrer le développement dans les espaces déjà construits. Mais ce processus de densification ne peut se résumer à viser un simple coefficient et doit s'accompagner d'une profonde réflexion sur la notion de qualité. Ce n'est qu'en offrant un espace de vie de qualité qui satisfait aux exigences actuelles en termes de mobilité que l'on pourra espérer maîtriser le développement de l'environnement construit.

La journée du 24 juin 2011 présentera l'opportunité d'approfondir des thèmes qui manquent encore souvent dans les projets développés aujourd'hui: Comment définir et améliorer la qualité de la vie en milieu urbain? Comment promouvoir la mixité fonctionnelle et sociale? Quels sont les caractéristiques et les apports d'une urbanité bien comprise?

Date: 24.06.2011
Lieu: Neuchâtel
Informations: Ecoparc Neuchâtel, tél. 032 721 11 74, info@ecoparc.ch, www.ecoparc.ch

VERANSTALTUNG

Planen und Bauen auf Bahnarealen

In der Vergangenheit haben Vorhaben auf Bahnarealen immer wieder zu Koordinationsproblemen und Unstimmigkeiten zwischen den Städten und der SBB geführt. Aus diesem Grund haben die SBB, die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, die Städteposition CH und der Schweizerische Städteverband vor zwei Jahren das Gespräch gesucht. Im Rahmen dieser Gespräche hat die SBB ihre Strategie und lösungsorientierte Stossrichtungen zur künftigen Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden präsentiert. Diese Vorschläge werden an einer gemeinsamen Veranstaltung der VLP-ASPAN, des Schweizerischen Städteverbandes und der SBB in Olten den Städten, Gemeinden und weiteren interessierten Kreisen vorgestellt und mit ihnen diskutiert.

Datum: 28.06.2011
Ort: Stadttheater Olten, Frohburgstrasse 1
Informationen: www.vlp-aspan.ch/de/agenda

MANIFESTATION

Sites contaminés – sujets d'actualité dans la pratique

Les sites contaminés sont un thème environnemental qui revêt encore une très grande importance en Suisse. La construction sur des sites pollués et l'obligation de prendre des mesures d'investigation, de surveillance ou d'assainissement donnent souvent lieu à une série de problèmes juridiques. Les questions relatives à la répartition des frais préoccupent particulièrement les autorités d'exécution et les conseillers juridiques. Le séminaire de l'ADE examinera la pratique en matière d'exécution et esquissera des solutions pour les domaines posant actuellement problème.

Le premier volet du séminaire expliquera comment la législation suisse sur les sites contaminés a évolué jusqu'ici et quels développements sont attendus à l'avenir. Nous jetterons aussi un coup d'oeil vers l'Allemagne et étudierons en profondeur la notion de perturbateur, une figure juridique centrale pour la prise en charge des coûts.

Le second volet du séminaire sera consacré aux questions actuelles relatives au droit et à l'exécution dans les domaines de la gestion des sites contaminés, de la répartition des coûts et des indemnités OTAS. Quelles sont les conditions-cadres posées par l'art. 3 OSites pour construire sur des sites contaminés? Quel rôle joue la succession juridique dans la prise en charge des frais? Qui a droit aux indemnités OTAS? Le séminaire se terminera par un débat public offrant aux participants l'opportunité de poser leurs questions aux conférenciers.

Date: 29.06.2010
Lieu: Landhaus, Soleure
Informations: Association pour le droit de l'environnement (ADE), tél. 044 241 76 91, info@vur-ade.ch, www.vur-ade.ch

MANIFESTATION

Marché de la recherche regiosuisse & Colloque sur le développement régional 2011

La manifestation se tiendra le 1er septembre 2011, à Lausanne. Cette année, la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT), une institution de Suisse romande, est venue rejoindre les partenaires. Pour le colloque, des experts réputés dans le domaine de la politique régionale et du développement régional interviendront en tant que conférenciers. Le Marché de la recherche offre à nouveau cette année la possibilité d'aborder avec des experts des questions pertinentes pour la pratique du développement régional et de la politique régionale.

La manifestation s'adresse aux actrices et acteurs de la recherche dans les hautes écoles ou les instituts de recherche privés, aux représentantes et représentants de la Confédération, des cantons et des régions, ainsi qu'aux autres personnes intéressées par ce thème.

Le colloque portera son regard au-delà des frontières de la Suisse et se focalisera sur l'échange scientifique avec des experts des pays voisins. Il s'agira, à partir de la pratique observée en matière de développement régional en Suisse, de débattre des questions suivantes: comment les politiques régionales sont-elles conçues dans ces pays limitrophes? Quelles sont les grandes tendances constatées ces dernières années? Quels succès et échecs a-t-on enregistrés et quels sont les thèmes qui marquent actuellement les débats de politique régionale?

Le Marché de la recherche regiosuisse vous offre la possibilité de participer activement à la manifestation. Vous pourrez échanger avec d'autres participants et discuter des questions d'actualité. Vous avez les possibilités suivantes:

— Tables thématiques: Présentez un thème d'actualité pour une discussion animée par un modérateur à l'une des tables thématiques et profitez des inputs de participants qualifiés. Les thèmes susceptibles d'être traités dans ce contexte peuvent porter sur l'ensemble du domaine du développement régional et de la politique régionale, tant au niveau national qu'international.

— Présentation de posters: Présentez vos résultats de recherche les plus récents sous forme d'un poster, et discutez votre thème avec des participants pendant le Marché de

la recherche. Des textes en lien avec des posters sélectionnés seront publiés dans les actes du colloque.
— Stand de présentation de votre organisation: Présentez votre organisation par un stand attrayant dans le cadre du Marché de la recherche et nouez des contacts avec d'autres institutions de recherche et des mandants potentiels.

Date: 01.09.2011
Lieu: EPFL Lausanne, Bâtiment CO Coupole
Délai d'inscription pour des contributions (table thématique, stand de présentation, poster): 17.06.2011; délai d'inscription pour les participants: 12.08.2011
Informations:
www.regiosuisse.ch/reseau-de-recherche

VERANSTALTUNG
Einführung in den Lärmschutz

Die VLP-ASPAN führt regelmässig dreitägige Einführungskurse in die Raumplanung durch. Die eintägige Einführung in den Lärmschutz wird als Ergänzung zu den Raumplanungskursen konzipiert und in Zusammenarbeit mit Lärmschutzfachleuten durchgeführt.

Ziel: Haben Sie beruflich mit Lärmfragen zu tun, sind jedoch mit dem Lärmschutz noch wenig vertraut? Sind Sie in den Gemeinderat oder in eine Bau- oder Planungskommission gewählt worden, und möchten Sie mehr über die Hintergründe, Zusammenhänge und rechtlichen Grundlagen des Lärmschutzes erfahren? Dann dürfte Sie der Einführungskurs in den Lärmschutz besonders interessieren. Im Kurs werden unter anderem folgende Fragen behandelt: Was ist Lärm, wie breitet er sich aus und wie wird er gemessen? Welche Bedeutung haben die Belastungsgrenzwerte? Wie wird der Lärmschutz bei Einzonungen, Erschliessungen, bei der Sondernutzungsplanung oder bei Baubewilligungen berücksichtigt? Wie wird dem Lärmschutz bei bestehenden Anlagen Rechnung getragen (Sanierungen)? Wie wird heute mit dem Alltagslärm umgegangen? Neben theoretischen Einführungen in die einzelnen Themenbereiche werden aktuelle Fragen des Lärmschutzes mit praxisnahen Fallbeispielen illustriert.

Zielpublikum: Der Kurs richtet sich an Interessierte, welche mit dem Lärmschutz wenig vertraut sind, aber mehr darüber erfahren möchten, namentlich an Absolventen des Einführungskurses in die Raumplanung.

Datum: 12.09.2011
Ort: Schulungszentrum Suva Rösslimatt, Luzern
Informationen: www.vlp-aspan.ch/de/agenda

VERANSTALTUNG
Hochsitz

In den 1980er-Jahren entstand der Zürichbergtunnel für die S-Bahn. Dabei wurden 400'000 Kubikmeter Aushubmaterial aus dem Berg gegraben. Finanziell und ökologisch am interessantesten war die Lagerung direkt vor dem Tunnelportal. So wurde die Landschaft auf der Allmend Stettbach geformt.

Die entstandene Trocken-Steppe dient unzähligen, teilweise sehr seltenen Tieren und Pflanzen als Lebensraum. Der lehmig, mergelige Boden trocknet im Sommer sehr stark aus. Trockenheitsspezialisten mögen das und überstehen auch die die heissen Sommermonate unbeschadet. Seltene Pflanzen locken auch seltene Tiere an. Die Vielfalt der Arten, die es auf der Allmend Stettbach zu entdecken gibt, ist aussergewöhnlich hoch. Nehmen Sie Platz auf dem Hochsitz, geniessen Sie die Aussicht und erleben Sie die Allmend Stettbach aus einer neuen Perspektive.

Datum: noch bis im Dezember 2011
Ort: Allmend Stettbach
Informationen: www.s5-stadt.ch

NACHRICHT
Inventar der Gartendenkmalpflege öffentlich zugänglich

Die Stadt Zürich hat im Januar 2011 als erste Schweizer Stadt den umfassenden Katasterkatalog ins Internet gestellt. Diese neue Dienstleistung nennt sich Katasterauskunft und zeigt mit wenigen Mausklicks und ohne Gang auf die Behörden, welche Nutzung auf einer beliebigen Zürcher Parzelle möglich ist. Vorgaben der Bau- und Zonenordnung, des Natur- und Landschaftsschutz oder der Denkmalpflege können für jede Parzelle der Stadt Zürich abgefragt und als Teil- oder umfangreichen Gesamtbericht heruntergeladen werden. Diese neue Transparenz gibt Privaten Sicherheit und fördert die gute Zusammenarbeit mit der Stadt. Dies gilt im Besonderen für das Inventar der Gartendenkmalpflege, welches 1989 vom Stadtrat festgesetzt, aber nicht öffentlich war, aus Furcht vor mutwilliger Zerstörung von Gärten.

Information:
www.katasterauskunft.stadt-zuerich.ch

NACHRICHT
Stadt Zürich: Neuer Routenplaner für Fuss- und Veloverkehr

Die Stadt Zürich hat ihren elektronischen Stadtplan aufgerüstet. Neu können dort Routen für den Fuss- und Veloverkehr geplant werden. Dabei gibt es jeweils zwei Optionen: Die direkteste und die attraktivste Route.

«Fussverkehr Schweiz» hat den Routenplaner mit uns bekannten Wegen verglichen. Die Resultate des Routenplaners kommen nahe an die Wegwahl einer Person mit Ortskenntnis heran. Damit der Routenplaner auch unterwegs optimal genutzt werden kann, wird dieser im Juni zusätzlich als App für die iOS-Geräte veröffentlicht.

Informationen:
www.stadtplan.stadt-zuerich.ch

NOUVELLE
50 rues piétonnes à Genève en 2011

Un peu plus de deux ans après son lancement, l'initiative «pour 200 rues piétonnes» des Verts Genevois remporte un succès important. Le Conseil administratif de la ville de Genève a sélectionné 50 rues et tronçons pour un premier lot de mise en œuvre. Celle-ci devrait se poursuivre à raison de 50 rues par année, avec un budget annuel d'environ CHF 5 mio. de francs.

Informations: www.fussverkehr.ch/fr/actuel

NACHRICHT
Best of Swiss Web 2011: Zweimal Gold für «zeitraumaargau»

Das Videoportal zur Raumentwicklung des Kantons Aargau wurde am 31. März von den Fachjuries von «Public Affairs» und «Creation» zur besten Website erkoren. Produziert und konzipiert wurde sie von der Basler AV-Produktion Visavista AG, realisiert in Zusammenarbeit mit der Zürcher Webdesign-Agentur Hinderling Volkart und Studierenden am Institut für Medienwissenschaft der Universität Basel.

Urteil der Fachjury Public Affairs: Diese Site bietet eine sehr ansprechende, beeindruckend schnelle, innovative, mehrdimensionale Erschliessung von Video-Archivmaterial. Dabei wird ein Anspruch exemplarisch eingelöst: Hohe – a priori generische – Usability wird dank der erschlossenen Inhalte mit unverwechselbarer Identität vereint. Dieser Anspruch wird in Zukunft sehr an Bedeutung gewinnen, weil die Menschen der Uniformierung der staatlichen Sites je länger desto überdrüssiger werden. Hier ist der Anspruch überzeugend wie selten zuvor umgesetzt.

Urteil der Fachjury Creation: Die Raumentwicklung des Kantons Aargau ist mittels des Videoportals www.zeitraumaargau.ch spannend und intelligent dokumentiert worden. Dank der multimedialen Umsetzung der Website sind die 400 Filme nicht nur nach Kriterien wie Raum, zeit und Themen, sondern auch über verschiedene Darstellungen auf der Karte des Kantons zugänglich. Visuell und bezüglich der Interaktion ein unvergleichliches Erlebnis und perfekt im Medium Internet umgesetzt. Ein solches Projekt, lanciert von einem kantonalen Departement, setzt Massstäbe und verdient eine würdige Auszeichnung.

Informationen: www.zeitraumaargau.ch

NACHRICHT
70 Prozent der Gefahrenkarten realisiert

Die Kantone befinden sich bei der Erstellung der Gefahrenkarten im Schlussspurt. 70 Prozent der Karten sind realisiert, die verbleibenden 30 Prozent haben die Kantone nun in Angriff genommen oder stehen kurz vor Abschluss. Einige grosse Kantone können jedoch die vom Bund gesetzte Frist (2011)

nicht einhalten und brauchen mehr Zeit. Bis 2013 werden aber auch sie dank grossen Anstrengungen und der finanziellen Unterstützung des Bundes die Gefahrenkartierung abgeschlossen haben.

Informationen: www.bafu.admin.ch/showme

NOUVELLE

Inauguration du jardin de poche d'Yverdon-les-Bains

Equiterre et l'Agenda 21 d'Yverdon-les-Bains – en partenariat avec la démarche communautaire «Qualité de vie» – ont conçu un jardin de poche au centre du quartier de Pierre-de-Savoie. Les souhaits des habitants de ce quartier concernant les aménagements de leur futur jardin ont été intégrés dans les plans de l'architecte paysagiste mandatée.

Aspect novateur de cette démarche participative, les habitants et l'école du quartier ont également été associés à la réalisation du jardin de poche. Les élèves de l'école ont procédé à des recherches sur les espèces indigènes à planter et sur leurs avantages en termes de biodiversité. Accompagnés par les jardiniers de la commune, ils les ont ensuite semées eux-mêmes dans les serres de la Ville avant de mettre en terre dans le jardin les plantons ainsi obtenus.

En outre, près de 60 enfants ont participé au concours de dessin dont la composition lauréate a servi de base pour la mosaïque de la fontaine! Enfin, encadrés par des professionnels, les habitants du quartier ont notamment disposé eux-mêmes les mosaïques de la fontaine, réalisé certaines plantations de base et monté une partie du mobilier urbain.

Informations: www.equiterre.ch

AUSBILDUNG

Lust auf Raumplanung: Eine Einführung in die Raumplanung

Die zweiwöchige Veranstaltung «Lust auf Raumplanung» soll den Teilnehmenden die Tätigkeiten des Berufs Raumplaner/Raumplanerin näher bringen und die wichtigsten Fertigkeiten und Kenntnisse vermitteln.

Angesprochen werden vor allem Personen aus nicht zum Studium direkt zugelassenen Berufsabschlüssen (mit Berufsmatura) oder solche mit gymnasialer Matura, die beabsichtigen, Wissen in Raumplanung zu erwerben, um später ein Hochschulstudium in diesem Bereich aufzunehmen. Viele Büros und Ämter erwarten, dass Praktikanten und Praktikantinnen schon gewisse Vorkenntnisse und praktische Fähigkeiten mitbringen. «Lust auf Raumplanung» soll durch die vermittelten Kenntnisse den Entscheid für eine Praktikumsstelle erleichtern.

«Lust auf Raumplanung» findet in den zwei Wochen vom 29. August bis zum 9. September 2011 in den Schulungsräumen der HSR statt. In der ersten Woche vermitteln Dozierende der HSR theoretische Grundkenntnisse der Raumplanung sowie der wichtigsten EDV-Anwendungen. Die zweite Woche wird von externen Fachleuten aus öffentlichen Ämtern und privaten Planungsbüros betreut und besteht aus praxisnahen Übungen sowie dem Besuch von Büros bzw. Ämtern. Die HSR rechnet diese zwei Wochen an die geforderte Praxiszeit an.

Datum: 29.08.–09.09.2011
Ort: HSR Hochschule für Technik Rapperswil
Information: www.hsr.ch
Anmeldung: bis am 04.08.2011

PUBLIKATION

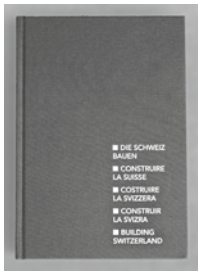
Nachhaltige Quartiersentwicklung im Fokus flexibler Strukturen

Das Kompetenzzentrum Typologie&Planung in Architektur (CCTP) der Hochschule Luzern – Technik&Architektur thematisiert in dieser Publikation die Anpassungsfähigkeit von Quartieren. Die Systemgrenze Haus wird dabei bewusst erweitert. Basis der Untersuchung sind eine detaillierte und praxisorientierte Auseinandersetzung mit dem Quartier sowie dessen Typologisierung. Entstanden ist eine Sammlung von Grundlagen, Methoden und konkreten Ansatzpunkten für zukunftsfähige Quartiersentwicklung, die eine zukunftsorientierte Planung von Gebäuden und Quartieren ermöglicht.

AutorInnen: Amelie Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin, 2010, 208 Seiten, interact Verlag Luzern, vdf Hochschulverlag AG Zürich, ISBN: 978-3-7281-3287-1 (vdf), 978-3-906413-73-0 (interact), CHF 38.50

PUBLIKATION

Die Schweiz bauen



Ein ambitiöser, viel versprechender Titel für eine aufwändige Produktion: dreizehn herausragende Bauwerke filmisch portraitiert, in fünf Sprachen kommentiert und bibliografisch betont wertig aufgemacht – SIA und SRG legten sich mächtig ins Zeug. Herausgepickt wurden dreizehn der weit zahlreicheren Rosinen aus dem bunt gescheckten Siedlungskuchen der Schweiz. Was verbindet das Schulhaus Leutschenbach, das neue ländliche Bauen in Vrin, die Viadukte der Rhätischen Bahn, den Fussgängersteg Rapperswil-Hurden, das EPFL Learning Center Lausanne, die Métro M2, Lausanne, den Palazzo Canavée, Mendrisio, das Atelier Bardill in Scharans, das Hochhaus Weberstrasse Winterthur, die Holzkapelle auf Zeit in Saint-Loup, die Isola della Cultura in Chiasso, die neue Monte Rosa Hütte, Zermatt mit dem RTS-Hochhaus in Genf? Es seien die «neuen und exemplarischen Lösungen», nach denen «Architekten, Ingenieure und Planer beharrlich, kreativ und mutig suchen» betonen die Herausgeber im Vorwort – und schliesslich auch finden, wie sich an den durchwegs attraktiven und anregenden Kurzfilmen erkennen lässt. Rund drei Stunden ungetrübtes Filmvergnügen auf DVD wecken Lust nach mehr Information, vertiefendem Hintergrund, nach Skizzen, Plänen und Details. Erwartungsvoll greift man zum edel gebunden dicken Begleitbuch, beginnt in den schweren Seiten zu blättern – und legt den Band enttäuscht zur Seite. Rudimentäre Texte, übergross und locker gesetzt, ergänzt von wenigen Skizzen, gehen nicht weiter als ordinäre Klappentexte. Immerhin erscheinen sie in allen vier Schweizer Landessprachen sowie in Englisch. Doch das alles – oder: dies Wenige – hätte auch in einem eleganten kleinen Booklet zur DVD Platz gefunden. Das Buch zum Film verfällt, pardon, genau dem, was die Bauwerke und ihre Erschaffer selber durchwegs vermeiden, nämlich der Wichtigtuerei. (Film- und Buchbesprechung: Henri Leuzinger, Redaktion COLLAGE)

Buch mit eingelegter DVD, fünfsprachig (deutsch, französisch, italienisch, romanisch, englisch), 120 Seiten, in Leinen gebunden, inkl. DVD mit 13 Filmen (viersprachig d/f/i/e, 1 Film zudem romanisch), Vertrieb: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA), ISBN 978-3-03732-028-0, Preis CHF 59.–

PUBLICATION

Nouvelle prise de position sur le pédibus

Pour tous les parents, la sécurisation du chemin de l'école est une préoccupation majeure. De plus en plus, le pédibus est présenté comme étant «la» solution pour un chemin de l'école sécurisé à pied. La mise en place d'un pédibus ne fait pourtant de sens que dans certains cas précis. Idéalement, les enfants devraient pouvoir parcourir le chemin de l'école de manière indépendante. Mobilité piétonne détaille son opinion dans une nouvelle prise de position intitulée «Sécurisation du chemin de l'école – le pédibus n'est pas la solution miracle».

Télécharger la prise de position: www.fussverkehr.ch/fr/actuel
Informations: Mobilité piétonne, tél. 032 724 32 82, info@mobilitepietonne.ch

THEMA

Aktuell wie eh: Spaziergangswissenschaft von Lucius Burckhardt

BERTRAM WEISSHAAR
Landschaftsarchitekt,
Fotograf und Spaziergangforscher,
Atelier Latent Leipzig.

[ABB. 1]

[ABB. 1] Seminar Spaziergangswissenschaft mit Lucius Burckhardt auf der Strasse. (Foto: Bertram Weisshaar)

Seit den 1950er-Jahren setzte sich Lucius Burckhardt mit dem Planen und Bauen kritisch auseinander. Ab 1973 lehrte er an der Gesamthochschule Kassel im Studienbereich Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung. Hier begründete er in den 1980er-Jahren die Spaziergangswissenschaft, auch Promenadologie oder englisch Strollology genannt. Diese kann auch heute noch einen überraschend aktuellen Beitrag zur öffentlichen Planungs- und Städtebaudebatte liefern. «Baukultur umfasst gutes Planen und Bauen und das Reden darüber.» Die Spaziergangwissenschaft bringt das Reden über Baukultur an konkrete Orte.

Das neue Fach der Spaziergangswissenschaft subsumierte zahlreiche Schriften und kritische Aufsätze. Wer einen umfassenden Einblick in den von Burckhardt aufgefächerten Gedankenkosmos erhalten möchte sei hingewiesen auf die beiden Bände «Wer plant die Planung?» und «Warum ist Landschaft schön?» [1]. Burckhardts «Stadtplanungskritik führt die Leserin, den Leser von heute zu der Frage: Haben wir seit 1970 eigentlich etwas gelernt? Repetieren wir die Fehler immer weiter? Oder haben wir, haben die Planer die Stadt inzwischen als System begriffen, mindestens ein Stück weit, und beginnen, entsprechend anders mit ihr umzugehen? Mit dieser Frage im Hinterkopf wird die Lektüre der ‹alten› Texte immer spannender.» (Rudolf Schilling)

Wer plant die Planung?

Wenig geändert hat sich an der von Burckhardt aufgeworfenen Frage: «Was geplant wird und was nicht geplant wird, was man sich selbst zu überlassen plante, das wird durch politische und gesellschaftliche Kräfte bestimmt. Die Stadt ist voller Übelstände, und nicht jeder ist Gegenstand unserer planerischen Fürsorge. Überdies sind nicht alle Folgen, welche die Planung mit sich bringt, mitgeplant: Um manche, so hat man beschlossen – beschlossen, indem man es nicht beschloss –, wird man sich nicht kümmern.» Entscheidender als die eigentliche Planung selbst ist also die vorweg entschiedene Frage: Wem gelingt es wie, welches Thema als Problemstellung nach vorn zu bringen? Doch auch die Planung selbst ist aufgehängt zwischen Fallstricken: «Die üblichen

[1] «Wer plant die Planung?» und «Warum ist Landschaft schön?», erschienen 2005 und 2006 bei Martin Schmitz Verlag, Berlin. Beide Bände versammeln Texte die in einem Zeitraum von mehr als 40 Jahren verfasst wurden – und heute eine überraschende und anhaltende Nachfrage erfahren.

Planungsgutachten bestehen aus zwei ungleichen Teilen: Zuerst kommt die ausführliche Analyse des Status quo mit Statistiken, Befragungen, Bestandsaufnahmen. (…) Der zweite Teil des Gutachtens präsentiert einen ‹Lösungsvorschlag›. Studiert man nun das Gelenk, das zwischen den beiden Teilen besteht, also die Technik der Schlussfolgerung, mit welcher der Gutachter von der Vielzahl aufgenommener Informationen zu einem Vorschlag gekommen ist, so erweist sich diese als mager. Der Gutachter stützt sich auf zwei oder drei als ‹wesentlich› betrachtete Tatsachen und lässt die übrige Information unberücksichtigt. (…) So sind die Entscheidungen immer Kompromisse zwischen dem, was eigentlich Not täte, und dem, was den Mitgliedern der Organisation an Umdenken oder ungewohntem Handeln zugemutet werden kann.» Dabei wird die Rolle der «Organisation mit beschränkter Zumutbarkeit» von wechselnden Gruppierungen oder Institutionen eingenommen. Mal ist es eine Abteilung der Stadtverwaltung, mal ist es die gerade bestehende Mehrheit im Stadtparlament, manchmal ist es der Chefredakteur der regionalen Tageszeitung und manchmal ist es auch die Mehrheit der Bevölkerung, die sich dem gebotenen Umdenken verweigert.

«Die Verschlechterung unserer Umwelt ist nichts anderes als die Summe dessen, was bei der Planung als unwesentlich unter den Tisch fiel.» Einen drastischen Beleg für die mitunter bösartige Relevanz genau jener Sachverhalte, die als nicht wesentlich bewertet unbeachtet blieben, zeigt die Katastrophe in Fukushima. Alle eingetretenen Umstände waren im Voraus denkbar. Nicht das Naturereignis Erdbeben ist ursächlich für die eingetretene Katastrophe, sondern das Vorgehen, zwischen Wesentlichem und Unwesentlichem zu unterscheiden – in einer Technologie, die keine Fehler erlaubt [2]. In den 1980er-Jahren hatten Tschernobyl und andere «Gross-Ereignisse» dem Vertrauen in die Wissenschaft längst einen tiefen Riss zugefügt. Vor diesem Hintergrund und nicht ohne Distanz zur Wissenschaft setzte Burckhardt den Begriff «Spaziergangswissenschaft».

[2] Burckhardt verwies in seinen Seminaren mehrfach auf die Theorie der «Risikogesellschaft» von Ulrich Beck.

Sichtbar machen

Aus diesen Reflexionen wird deutlich, welche Bedeutung dem Formulieren und Bestimmen der zu behandelnden Planungsaufgaben zukommt. Die Praxis der Planung ist daher um das Sichtbarmachen von an sich sichtbaren, aber nicht wahrgenommenen Missständen zu erweitern. Dies war auch Inhalt der von Burckhardt angebotenen Seminare: «Wir ärgerten uns in der Innenstadt über den von parkenden Autos verstellten Raum. Wir stellten dann am Strassenrand, wo das Parken gestattet ist, Schreibtische hin: Zwei, drei Schreibtische benötigen soviel Raum wie ein Auto. Wir setzten uns an die Tische und hielten unser Seminar [ABB. 1]. Dabei beobachteten wir natürlich das Gehupe und Geschimpfe darüber, was da für ein unsinniges Hindernis in der Strasse stehe. Über parkende Schreibtische regten sich die Leute auf, aber gegen die Autos, die gleich daneben standen, zeterte niemand. Das ist Schulung der Wahrnehmung unbeachteter gesellschaftlicher Zusammenhänge.» Diese Aktion fand 1993 statt. Seither ist der Bestand an PKW's weiter angewachsen, aber nach wie vor wird das Problem des missbrauchten städtischen Raums wenig thematisiert. Dies ist nur zu erklären mit einer allgemein verbreiteten, partiellen Blindheit. Die Spaziergangswissenschaft versucht solchen partiellen Blindheiten entgegenzuwirken und hofft dabei auf die Wirkung homöopathischer Dosierungen.

Warum ist Landschaft schön?

Mit dieser nur scheinbar so einfachen Frage umriss Lucius Burckhardt seine Erkundungen darüber, was «Landschaft» sei und wie mit dieser umzugehen wäre. Mithin also die Frage danach, «welche Teile unserer sichtbaren Umwelt in das eingehen, was man Landschaft nennt, und welche anderen, ebenfalls vorhandenen Erscheinungen ausgeklammert bleiben. Denn darüber sind wir uns doch einig: die Kuhfladen gehören mit zur Landschaft, die weggeworfenen Konservenbüchsen der Touristen aber nicht. Die Grundregel also lautet: ‹Die Landschaft ist ein Konstrukt›. Und mit diesem schrecklichen Wort soll nichts anderes gesagt sein, als dass die Landschaft nicht in den Erscheinungen der Umwelt zu suchen ist, sondern in den Köpfen der Betrachter. In der Umwelt eine Landschaft zu erblicken, ist eine schöpferische Tat unseres Gehirns, hervorgebracht durch bestimmte Ausklammerungen und Filterungen, aber auch integrativer Tätigkeit des Zusammensehens, die das Ergebnis einer vorausgegangenen Erziehung sind.» Demnach kann die Gestaltung von Landschaft immer auf zwei Ebenen bearbeitet werden. Einerseits durch eine physische Bearbeitung des Grundes, zum Beispiel durch das Verändern der Topografie und das Einbringen von Pflanzen. Andererseits kann das Landschaftsbilder-Repertoire im Kopf, also die Art und Weise, wie wir auf die Umgebung blicken und darin eine Landschaft erkennen, erweitert werden.

Der minimale Eingriff

Dies führt zu der «Strategie des minimalen Eingriffs», wie sie auch von Bernhard Lassus formuliert wurde: «Derzeit bedeutet das Gestalten eines Ortes den Versuch, verschiedene Landschaften, die als arm, zurückgeblieben, unnütz, hässlich oder abgenutzt gelten, mittels gewichtiger äusserlicher Eingriffe durch eine moderne, neomoderne oder Pflanzen-Landschaft zu ersetzen. Oft wissen wir nicht in ausreichendem Masse, was diese Ersetzungen uns vielleicht für immer nehmen, im Verhältnis zu dem, was sie uns bringen. Ist das so indiskutabel? Wir haben uns nicht die Zeit genommen, den Ort, seine Düfte, seine Landschaften, seinen Kontext, seine Schichten zu erkunden oder gar zu erforschen. (…) Dennoch kann ein ganz sanfter, ja selbst der allerkleinste Eingriff, aus einer Anhäufung von Gegenständen, die bis dato lediglich als Unzusammenhängende gelesen wurden, Landschaften entstehen lassen, und dieser Eingriff würde dem Ort durch die Infragestellung der gewöhnlichen Lesart, eine neue Lesbarkeit geben. Da wir von dem Prinzip ausgehen, dass das Vorhandene nie eine tabula rasa ist, führt unser Ansatz, das Vorhandene wiederzuentdecken, dazu, unsere Eingriffe soweit wie möglich zu begrenzen.»

Am Beispiel der stillgelegten Braunkohletagebaue Ostdeutschlands konnte diese Strategie experimentell vorgeführt werden. Diese Hinterlassenschaften der ostdeutschen Energiewirtschaft standen in der Mitte der 1990er-Jahre als das Bild für Umweltzerstörung schlechthin. So machte damals der Bund der deutschen Landschaftsarchitekten Werbung mit einem Foto eines Tagebaus, kombiniert mit dem Slogan: «In Deutschland wächst Wüste. Wir tun etwas dagegen.» Leider! Leider übersah, oder missachtete, dieser Berufsstand, dass in diesen Brachen längst fantastische Landschaften entstanden waren. «Wer nicht gewöhnt ist, Landschaft künstlerisch zu betrachten, wird zunächst verwundert fragen, wo hier Schönheiten sein sollen. Trotzdem sollte es doch wohl mit einiger Mühe jedem auch nur einigermassen Empfänglichen gelingen (…) den merkwürdigen Zauber herauszufinden, der in diesem wilden Aufbäumen und jähen Durcheinander an vorweltliche

[ABB. 2]

[ABB. 2] Transitorischer Garten «Arche Calamagrostis» von Bertram Weisshaar, 2005 bis 2007, im Tagebau Golpa-Nord, bei Dessau, Sachsen-Anhalt. (Foto: Bertram Weisshaar)

[ABB. 3]

[ABB. 3] Inszenierung vor den Toren des Verkehrserziehungsgartens im Rahmen von Spaziergang «Gut zu Fuss» im GrünGürtel in Frankfurt am Main, Beitrag zur gleichnamigen Konferenz 2008. (Foto: Stefan Cop)

Stimmung erinnert.» So beschrieb 1922 Paul Schultze-Naumburg die überraschende Ästhetik der Braunkohlentagebaue. Doch siebzig Jahre später wollte man partizipieren an den Baustellen zur «grössten Seenlandschaft Europas». Zurück zu den promenadologischen und gartenkünstlerischen Experimenten: 1995 gelang es dem Autor, unterstützt durch die Stiftung Bauhaus Dessau, einen öffentlichen Spaziergang durch den für Unbefugte ansonsten unbetretbaren Tagebau Golpa-Nord [3] zu gestalten. Die Versuchsanordnung lautete: Würde es gelingen, das als Landschaftsschaden und «Restloch» gebrandmarkte Areal als eine Landschaft ganz eigenen Typs zu erschliessen? Zahlreiche Personen fanden sich ein, stiegen hinunter und verliessen mit jedem Schritt mehr und mehr ihre vorgefertigte Meinung, gelangten Schritt um Schritt hinein in eine ganz eigene, faszinierende Landschaft auf dem Grund der Grube. Dort wo sich bereits ein kleiner See gebildet hatte, schwamm ein mit Helium gefüllter Ballon, stieg dreissig Meter nach oben bis in die Höhe, in welcher sich der zukünftige Wasserspiegel einpendeln wird – und verdeutlichte damit den transitorischen Charakter der gerade eben entdeckten Landschaft. Kleine, offene, transitorische Gärten, die in sorgsam ausgesuchten Winkeln des weiten, 680 Hektar grossen Areals angelegt waren, verdeutlichten die Besonderheiten dieser durch natürliche Sukzession und Erosionsprozesse entstandenen Landschaft, dienten als Chiffre, die das «Dreckloch» als Landschaft lesbar machte [ABB. 2]. Die Gartenkunst kann Landschaft mit einfachstem Handwerkszeug entstehen lassen, wenn es ihr gelingt, sie in den Köpfen der Betrachter entstehen zu lassen.

Kunst kann das Land bestellen – zur Praxis der Spaziergangswissenschaft heute

Mit der Klasse Landschaftsdesign an der Universität für angewandte Kunst Wien hat die Spaziergangswissenschaft innerhalb der Lehre eine neue Heimstädte gefunden. Der Künstler Gerd Lang betreibt mit der von ihm eingeführten «Nubelogie» (Wolkenkunde und -sammlung) einen Seitenast der Promenadologie. Der Autor selbst ist seit über 15 Jahren als Spaziergangsforscher unterwegs, anfangs in Braunkohlebrachen, seit 2001 unter dem Label Atelier Latent überwiegend in urbanen Kontexten. Aktuell ist die Veranstaltungsreihe «TALK WALKs – Urbane Spaziergänge» in Vorbereitung [4]. Die Ausstellung «WALK! Spazierengehen als Kunstform» [5] verschaffte einen Überblick über Künstler, bei welchen das Gehen einen wesentlichen Aspekt der Kunstpraxis darstellt. Auch wenn die Spaziergangswissenschaft nicht explizit als Referenz benannt wird, so lassen sich bei genauerer Betrachtung doch zahlreiche Analogien finden. Im Rahmen des Programms «En passant – Reisen durch urbane Räume: Perspektiven einer anderen Art der Stadtwahrnehmung» (Architekturwoche «plan 2008») wurden vier Protagonisten eingeladen ihre Praxis hierzu vorzustellen.

Eine intensive und reflektierte Form der Architektur- und Stadterfahrung wird inzwischen von einer wachsenden Zahl von Kunst- und Kulturschaffenden verfolgt. Insgesamt ist ein Verständnis gewachsen, wonach Architektur und Stadtentwicklung, verstanden als Baukultur, einer breiteren Öffentlichkeit erschlossen werden soll. «Baukultur umfasst gutes Planen und Bauen und das Reden darüber. Baukultur kann nur in einem gesellschaftlichen Umfeld gedeihen, in dem eine hohe Aufmerksamkeit auf die Qualität der gebauten Umwelt sowie deren Herstellung, Umgestaltung und Nutzung, gerichtet ist.» (Initiative Architektur und Baukultur) Die Spaziergangswissenschaft kann hierbei eine wichtige Funktion übernehmen – sie bringt mit Spaziergängen das Reden über Baukultur an die konkreten Orte. Dadurch wird es anschaulicher, direkter und ermöglicht einen einfacheren Zugang, gerade auch für Nicht-Planer. Dabei darf das Bemühen um Baukultur nicht reduziert werden auf «Architektouren» zu gelungenen Bauwerken. Baukultur umfasst insbesondere auch, jene Prozesse zu öffnen und zu hinterleuchten, die bestimmen, welche Themen in die Planung und Stadtentwicklung letztlich Eingang finden [ABB. 3].

[3] Dessau, Sachsen-Anhalt.

[4] Ermöglicht durch Förderung der Lucius und Annemarie Burckhardt Stiftung und der Kulturstiftung des Freistaates Sachsen.

[5] Kunstraum Kreuzberg/Bethanien in Berlin, 2007.

CONTACT
b.weisshaar@atelier-latent.de

RÉSUMÉ

La promenadologie de Lucius Burckhardt: plus actuelle que jamais

Le sociologue suisse Lucius Burckhardt a, dès les années 1950, porté un regard critique sur les pratiques en matière de planification et de construction. Dans les années 1980, il a fondé, à l'Université de Kassel, une nouvelle discipline: la promenadologie. Comme le montre Bertram Weisshaar, celle-ci reste en mesure de fournir une contribution d'une étonnante actualité au débat sur l'environnement construit. En faisant porter le discours sur des lieux concrets, elle le rend plus explicite et accessible, y compris pour le grand public. La promenadologie ne se réduit toutefois pas à l'organisation d'«architectours». Elle vise, au-delà de cela, à éclairer les processus qui font que certains thèmes sont considérés comme pertinents par les acteurs du développement urbain, alors que d'autres sont écartés ou négligés – en d'autres termes, à mettre en lumière des problèmes qui sont en soi visibles, mais non perçus.

«Pourquoi un paysage est-il beau?», se demandait Burckhardt. L'une de ses thèses était que «le paysage n'est pas à chercher dans les manifestations physiques de l'environnement, mais dans la tête de ceux qui l'observent». Cela conduit à la «stratégie de l'intervention minimale». Celle-ci consiste, non pas à transformer par des interventions lourdes les paysages qui passent pour pauvres, inutiles ou laids, mais à leur conférer une nouvelle lisibilité en remettant en question le regard qu'on porte ordinairement sur eux. Même une intervention très légère peut métamorphoser une accumulation d'objets disparates en paysage. Cela présuppose cependant de considérer que l'existant n'est jamais une tabula rasa, mais qu'il est toujours à redécouvrir.

Dans le cadre d'une expérience menée dans une mine de lignite est-allemande, Bertram Weisshaar a fait la démonstration qu'un lieu ingrat pouvait, avec les seuls moyens de la promenadologie et de l'art des jardins, devenir un paysage dans la tête de ceux qui l'observent.

Modes de locomotion en comparaison

JACQUES LÉVY
Géographe, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, directeur du Laboratoire Chôros et co-directeur du Collège des Humanités. Co-directeur de la revue EspacesTemps.net.

	Métriques									
Relation territoire/ réseau	Marche à pied	Taxi	Autobus	Tram-way	Métro	Vélo	Moto	Auto indiv.	Train	Avion
R→T										
Extension	9	4	3	1	2	6	7	8	5	10
Couverture	10	9	4	2	5	8	7	6	3	1
Vélocité	1	7	2	4	5	3	8	6	9	10
Adhérence	10	7	3	4	5	9	8	6	2	1
T→R										
Porosité	10	2	7	8	9	6	5	1	4	3
Interactivité	10	2	6	7	9	4	3	1	8	5
Prégnance	10	6	8	9	5	7	2	1	4	3
Total	60	37	33	35	40	41	40	29	35	33

[TAB. 1] Réseaux de mobilité et territoires.

Construction du tableau

Les différentes métriques ont été classées de 1 (moins bonne) à 10 (meilleure) pour chaque caractéristique. Le total obtenu par une métrique est la somme arithmétique de l'ensemble de ses scores. Le meilleur résultat théorique serait 70, le plus mauvais 7.

Définitions

L'*extension* (ou l'échelle) est la taille de l'étendue délimitée par les points les plus éloignés atteignables selon la métrique. Exemple: pour l'avion, le Monde.

La *couverture* est le rapport (mesurable en dimension fractale) entre le nombre de points atteignables par la métrique et l'ensemble des points de l'espace de référence. Exemple: le train à grande vitesse a une mauvaise couverture du territoire qu'il dessert.

La *vélocité* est la vitesse nominale caractéristique du mode de transport concerné (mesurée en espace et en temps conventionnels).

L'*adhérence* est la possibilité pour le voyageur de couvrir l'ensemble des points du parcours; c'est le rapport entre la longueur du réseau (dans une unité de mesure donnée) et le nombre de points d'arrêts. Exemple: pouvoir monter ou descendre entre deux arrêts d'autobus.

La *porosité* est la disponibilité sensorielle de l'usager de la métrique aux réalités de l'espace de référence. Exemple: regarder le paysage, entendre les bruits extérieurs au véhicule.

L'*interactivité* est la capacité pour l'usager de la métrique à agir sur les réalités de l'espace de référence. Exemple: pouvoir engager la conversation avec d'autres personnes co-présentes.

La *prégnance* (contraire: la saillance) est la propension à conforter les caractéristiques de l'espace de référence. Exemple: les métriques automobiles laissées sans restriction tendent à détruire la multifonctionnalité de la rue.

«Renouveau de la marche en Suisse et en Europe» – un colloque riche en enseignements

LÉO BIÉTRY
SANDRA GUINAND
Rédaction de COLLAGE.

Menée entre 2006 et 2010 dans le cadre de la Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique (COST), l'action «Pedestrian Quality Needs» a associé près de 70 chercheurs issus d'une vingtaine de pays, dont la Suisse. Pour marquer la fin de ce projet et favoriser les échanges entre les multiples acteurs concernés par la thématique de la marche, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne a organisé, le 8 avril dernier, un colloque très substantiel, croisant les approches prospectives, stratégiques et opérationnelles. Le présent article revient sur les réflexions qu'y ont développées les différents intervenants, ainsi que sur l'échange que COLLAGE a eu avec Dominique von der Mühll, architecte-urbaniste, chercheuse et co-organisatrice de la manifestation.

Mobilité, qualité urbaine, santé, sécurité, économie, énergie – les domaines dans lesquels la marche est susceptible d'avoir des incidences positives sont plus nombreux qu'on l'imagine. Or, l'un des écueils auxquels se heurte la promotion de ce mode de locomotion apparemment si évident réside précisément dans la complexité de la problématique et dans le fait qu'elle concerne une multitude d'acteurs, dont il convient dès lors d'identifier les responsabilités et de coordonner les efforts. Aussi Rob Methorst, pilote de l'action COST, a-t-il souligné l'importance d'aborder les enjeux de la marche selon une approche systémique.

Vision prospective – des changements à anticiper

Dans un stimulant exposé prospectif, le sociologue Daniel Sauter, de Urban Mobility Research, a évoqué les grandes tendances qu'une meilleure prise en compte du piéton permettrait d'accompagner ou, au contraire, de contrecarrer. Ainsi assiste-t-on, du point de vue socio-démographique, à une augmentation du nombre de personnes à la fois actives et fragiles, en même temps qu'à un accroissement de la diversité et des inégalités sociales. Par ailleurs, la marche revêt une importance croissante en termes de santé et de bien-être, ainsi que dans les domaines du tourisme et des loisirs. Du point de vue territorial, il apparaît que, si les piétons bénéficient en général de bonnes conditions de déplacement et de séjour dans les quartiers centraux, ce n'est de loin pas le cas en périphérie, où l'étalement urbain se poursuit. Cela renvoie à la problématique de l'espace public, dans lequel on tend à passer toujours plus de temps, y compris dans les pays du Nord. Cette tendance s'accompagne cependant souvent d'une commercialisation de l'espace public, au détriment de la mixité et de l'identité spécifique des lieux. En outre, la multiplication des événements de toutes sortes est potentiellement source de nuisances et de conflits, tandis que le développement du tourisme urbain induit des pratiques de surveillance et d'exclusion problématiques. Du point de vue énergético-climatique, enfin, la hausse prévisible du prix de l'énergie et les changements climatiques auront d'inévitables répercussions sur la mobilité et l'utilisation du sol – d'où la nécessité de favoriser la multimodalité, ainsi que les déplacements à pied sur des distances plus longues. En conclusion, Daniel Sauter a insisté sur l'importance d'agir dès maintenant, en évitant le double langage consistant à vanter les bienfaits de la marche tout en continuant de favoriser, dans les faits, le recours à la voiture.

Planification territoriale et urbaine – des expériences à poursuivre

Face à ces multiples enjeux, on assiste à une prise de conscience croissante, qui s'est d'ores et déjà traduite, dans certaines villes, par des politiques innovantes. Jim Walker, directeur de Walk England, a présenté celle de Londres, axée sur l'amélioration des infrastructures, l'information du public et la promotion active des avantages de la marche. Après avoir soigneusement identifié les catégories de population susceptibles de marcher plus et élaboré un programme de mesures ciblées dans les trois domaines précités, les responsables de «Making Walking Count 2011» ont obtenu des résultats probants, qui devraient inciter d'autres métropoles à leur emboîter le pas.

Quant aux efforts que peuvent entreprendre les petites villes, ils ont été illustrés par l'exemple d'Yverdon-les-Bains, qui a pris le parti de traiter simultanément, dans un concept global attractif, les problématiques de la mobilité douce et du paysage. Au-delà des divers projets d'aménagement réalisés ou en cours, John Aubert, urbaniste de la Ville, a notamment

[ILL. 1]

[ILL. 2]

[ILL. 1–3] Du fait de l'augmentation de l'espérance de vie, on reste piéton jusqu'à un âge parfois avancé. Si certains restent longtemps en excellente forme physique, d'autres sont plus vulnérables. L'espace public devrait tenir compte des besoins de tous. (Photos: Daniel Sauter)

[ILL. 3]

souligné l'importance de mener une politique foncière active, permettant seule de réserver les emprises nécessaires pour étendre ou compléter les réseaux cyclables et piétonniers.

Toutes réjouissantes que soient cependant les expériences réalisées dans les centres urbains, il est tout aussi primordial de favoriser la marche dans les couronnes d'agglomérations et les localités périurbaines. Collaboratrice scientifique au sein du laboratoire Chôros de l'EPFL, Dominique von der Mühll a, à cet égard, dressé un état des lieux et des potentiels existants, en relevant que c'est dans les communes suburbaines que se construit aujourd'hui la ville – une ville dont le piéton devrait, précisément, être la mesure.

Quant à Isabelle Corten, fondatrice de l'agence liégeoise Radiance 35, elle a présenté de façon très évocatrice les enjeux de l'urbanisme lumière – une discipline qui ne se limite pas à la création de parcours nocturnes sûrs, mais permet à chacun de faire de l'espace urbain une expérience pleine et intense, où les notions d'imaginaire, d'identité et de mémoire ont toute leur place. Il est du reste intéressant de noter que la méthode d'Isabelle Corten repose, pour la phase de diagnostic, sur l'organisation de marches nocturnes exploratoires auxquelles sont conviés les usagers des lieux – une démarche proche de celle que décrit Thierry Bruttin dans un autre article du présent numéro [PAGE 18].

Formation et communication – des déficits à combler

Créer des conditions favorables à la marche dans l'espace urbain présuppose, on le voit, des compétences multiples. Or, l'offre de formation actuelle se révèle ici lacunaire. Gabrielle Gsponer, de l'unité «Mobilité douce» de l'Office fédéral des routes, l'a notamment relevé en ce qui concerne la planification des transports, où une approche véritablement intégrée fait encore défaut. L'appel aux hautes écoles est donc lancé.

Au-delà des professionnels de l'urbanisme et des transports, cependant, c'est au sein des milieux politiques et, plus généralement, de la population dans son ensemble qu'un changement de mentalité devra s'opérer. A cet égard, les milieux de la santé, qui ont pleinement pris la mesure de l'importance de l'activité physique au niveau mondial, représentent de précieux alliés, comme l'a montré le Dr Brian Martin, de l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Zurich. Les acteurs soucieux de promouvoir la marche devraient toutefois éviter l'écueil des discours moralisateurs au profit d'une communication qui, selon les termes de Sonia Lavadinho, chercheuse au Centre de Transports de l'EPFL, ose faire rêver. Car, si la marche est porteuse de pratiques innovantes, comme l'a postulé Jacques Lévy, directeur du laboratoire Chôros, en ouverture du colloque, c'est aussi parce qu'elle est, fondamentalement, un plaisir.

RENCONTRE AVEC DOMINIQUE VON DER MÜHLL

Cela fait maintenant plus de quinze ans que Dominique von der Mühll s'intéresse à la problématique de la marche. Membre du groupe-conseil Rue de l'Avenir, elle s'est, au départ, plus particulièrement penchée sur les questions de modération de la circulation. Elle a ensuite poursuivi ses réflexions en tant que chercheuse et enseignante au sein de l'IREC, puis, jusqu'à aujourd'hui, du laboratoire Chôros de l'EPFL. Forte d'une longue expérience de terrain et convaincue de l'intérêt d'appréhender l'espace urbain par la marche, elle s'est notamment penchée sur le peu de prise en compte de la figure du piéton au niveau de la planification spatiale, avec pour objectif de sensibiliser décideurs politiques, responsables administratifs et milieux professionnels.

Depuis la fin des années 1990, la marche bénéficie d'un regain d'intérêt, tant au sein des autorités publiques que parmi les chercheurs. Le programme national de recherche

[ILL. 4]

[ILL. 5]

[ILL. 4] Parcours lumière proposé par Isabelle Corten pour la Cité des Coteaux à Mulhouse. (Infographie: Luminocité)

[ILL. 5] «Verticalités» mises en lumière dans la quartier Bellevue à Bruxelles (Molenbeek). (Infographie: Radiance35)

PNR 41, consacré aux questions de transport et d'environnement, avait notamment abouti à la conclusion qu'il convenait de mieux exploiter le potentiel de la mobilité douce, y compris dans le domaine des loisirs. C'est à la même époque que fut d'ailleurs créée l'unité «Mobilité douce» de l'Office fédéral des routes. Parallèlement, différentes lois européennes se sont préoccupées des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite. Ces réglementations ont ouvert une nouvelle perspective et de nouveaux regards sur les modes de déplacement «doux». Selon Dominique von der Mühll, cependant, il importe de dépasser la problématique des usagers vulnérables – même si cet aspect reste bien sûr essentiel à traiter. Il s'agit de sortir des modalités réactives d'intervention, axées sur les «problèmes», pour penser la marche de manière proactive et positive. A ce titre, la chercheuse estime que la terminologie utilisée devrait être renouvelée, de manière à mieux mettre en lumière la complexité de la marche et la multiplicité de la figure du piéton. La notion de «séjour» dans l'espace public, employée par les chercheurs de l'action COST, va dans ce sens.

La problématique de la marche touche différents champs de compétences: l'aménagement de la voirie et de l'espace public, la gestion et l'organisation des transports publics, mais aussi les aspects liés à la santé et à la qualité de vie. Une problématique diffuse qui mériterait qu'on la recentre pour lui donner, au fond, la place qu'elle mérite. C'est donc en tant qu'élément structurant – d'où l'expression, proposée notamment par Jacques Lévy, de mobilité «dure» en lieu et place de mobilité «douce» – de l'aménagement de nos territoires qu'elle devrait être pensée. Cela peut par exemple se traduire par une réflexion sur la manière de relier les différents pôles urbains ou d'activités par des cheminements piétons attractifs – la dimension qualitative étant en effet primordiale. Il ne s'agit pas seulement de rendre ces liaisons fonctionnelles, mais d'agir sur ce qui se passe autour: les différentes activités et la manière dont elles se traduisent en termes d'ambiances, de ressentis et de comportements. Toutes ces réflexions nécessitent non seulement une prise en compte à diverses échelles d'intervention, mais également une approche transversale de la thématique au sein des collectivités publiques. La création de postes de «délégués piétons» et l'élaboration de plans piétons dans certaines villes suisses semblent aller dans le bon sens. En effet, le piéton – l'être humain à pied – devrait être au centre des projets urbains.

LIENS ET CONTACT

Les présentations des conférenciers peuvent être téléchargées sur le site du Laboratoire Chôros de l'EPFL: http//choros.epfl.ch
Contact: dominique.vondermuehll@epfl.ch

ZUSAMMENFASSUNG

«Renouveau de la marche en Suisse et en Europe» – ein Symposium über die Renaissance des Gehens

Rund 70 Forscher aus der Schweiz und ca. 20 Ländern waren am Projekt «Pedestrian Quality Needs» beteiligt, das 2006 bis 2010 im Rahmen der Europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung (COST) durchgeführt wurde. Als Projektabschluss und um den Austausch zwischen den zahlreichen betroffenen Akteuren zu fördern, organisierte die ETH Lausanne am vergangenen 8. April ein äusserst ergiebiges Symposium, an dem zukunftsorientierte, strategische und operative Ansätze diskutiert wurden. Mobilität, urbane Qualität, Gesundheit, Sicherheit, Wirtschaft, Energie – das Zufussgehen kann in viel mehr Bereichen positive Auswirkungen haben, als man sich dies gemeinhin vorstellt. Und genau dies erweist sich als eine Schwierigkeit bei der Förderung dieser an sich selbstverständlichen Fortbewegungsart: Da so viele und so unterschiedliche Akteure involviert sind, ist eine Klärung der Verantwortlichkeiten und eine Koordination der Bemühungen unbedingt notwendig. Neben konkreten stadtpolitischen Beispielen, die zeigen, wie diese vielfältigen Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden können, wurden auch Beiträge präsentiert, die sich mit den soziodemografischen, räumlichen und klimatischen Veränderungen sowie den Entwicklungen im Energiebereich beschäftigten, auf die das Zufussgehen Antworten liefern kann. Ebenfalls thematisiert wurden die Defizite in Kommunikation und Bildung, die für eine bessere Förderung der Fortbewegung per pedes behoben werden müssen. Die RednerInnen betonten dabei insbesondere, dass sofortige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Aufenthaltsbedingungen für Fussgänger im öffentlichen Raum notwendig sind. Es gehe nicht an, einerseits die Vorteile des Zufussgehens zu rühmen und andererseits de facto das Autofahren zu unterstützen. Zudem waren sich alle einig, dass der Fussgänger nicht nur als schwacher Verkehrsteilnehmer dargestellt werden darf. Besser als moralisierendes Predigen seien Aussagen, die zum Träumen anregen: Zufussgehen macht Spass!

La mobilité constellaire, une piste prometteuse pour faire advenir la ville multimodale

SONIA LAVADINHO
Chercheuse au Centre de transports, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

Le présent article explore les récentes transformations de nos styles de vie qui changent nos habitudes de mobilité. L'essor croissant des loisirs, l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées à leurs activités, les nouveaux comportements d'achats sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une meilleure intégration des nouvelles façons de se mouvoir en ville. Zoom sur le dernier phénomène en date, la «mobilité constellaire», qui illustre les multiples façons dont la mobilité de chacun d'entre nous est influencée par nos réseaux sociaux.

La ville retrouve depuis peu son hospitalité multimodale d'antan. De nouvelles modalités de partage de l'espace et de régulation de la vitesse voient le jour (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.). Les disciplines consacrées à l'aménagement urbain ont su évoluer ces dernières années pour accompagner ces changements dans la façon d'envisager l'équilibre au sein de l'espace public entre espace de transit et espace de séjour. De nouveaux dispositifs de cohabitation entre les différents modes de transport ont été introduits, souvent avec succès. Mais des efforts majeurs doivent encore être déployés sur deux fronts qui restent relativement peu explorés, eu égard à leur potentiel de transformation de la ville.

Tout d'abord celui des temporalités: il faut se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité aux temps de la ville, au-delà de ses lieux. Cela est d'autant plus nécessaire que la mobilité liée aux achats et aux loisirs prend le pas sur la mobilité liée au travail, alors que ces activités se déroulent pour l'essentiel pendant les heures dites creuses, le soir et le week-end.

Ensuite, il s'agit de prendre en compte le caractère constellaire de la mobilité: l'individu ne se meut pas seul; ses déplacements s'organisent aussi, et pour une large part, en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches. Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité qui épousent les besoins de ce fonctionnement en réseau.

De la mobilité individuelle à la mobilité constellaire

L'analyse de la mobilité a su progresser d'une analyse des flux vers une analyse plus fine qui regarde les déplacements au niveau individuel. Cependant, cette analyse se réduit le plus souvent aux faits et gestes d'un hypothétique individu, et ne tient en général pas compte de la constellation d'autres individus qui forme son entourage. Tout se passe comme si cet individu prenait seul ses décisions, indépendamment du monde social dans lequel il baigne pourtant. Famille proche ou éloignée, amis, collègues de travail, connaissances, fournisseurs de services à la personne (coiffeur, médecin, ostéopathe, etc.) sont autant d'acteurs dont les contraintes et envies contribuent, autant que les siennes propres, à façonner l'agenda d'activités, et partant, les stratégies mobilitaires d'un individu donné.

J'ai forgé le terme de mobilité constellaire [1] pour décrire les horizons d'influence que nos réseaux familiaux, amicaux et professionnels exercent sur notre mobilité. Désormais celle-ci fait l'objet d'une constante réévaluation partagée en fonction de la disponibilité et des attentes des uns et des autres, et les remaniements de nos déplacements sont chose courante dans le sillage des renégociations quotidiennes concernant les emplois du temps respectifs de notre entourage. Les choix qui concernent les espaces, les modes et les temps de nos mobilités se font de plus en plus à la dernière minute, voire pendant le déplacement lui-même. Les heures et les lieux de rendez-vous changent inopinément, parfois plusieurs fois de suite, en fonction des contingences du moment, dont le suivi se fait désormais en temps réel. Les processus décisionnels propres à la mobilité constellaire ne sont donc pas l'apanage de l'individu «dans sa bulle» mais bel et bien de l'individu composant avec sa sphère familiale, amicale, professionnelle. Les stratégies mobilitaires sont dans cette perspective loin d'être un agrégat de décisions individuelles, mais bien la résultante complexe d'un compromis constant entre les envies et les contraintes de l'individu et de tous ceux qui font partie de sa sphère relationnelle et avec qui il interagit en se déplaçant au sein de son bassin de vie.

Le téléphone portable est devenu notre centrale de mobilité

Le téléphone portable joue dans ce contexte constellaire un rôle crucial en tant qu'outil de planification, de négociation et surtout de gestion en temps réel de nos déplacements. La percée sans équivalent des smartphones, qui flirte avec la barre des 200 millions dans le monde entier en 2010 (pour rappel, l'iPhone première génération est sorti aux Etats-Unis en 2007), sans parler des portables qui habitent d'ores et déjà un tiers de nos poches au niveau mondial, montre bien l'importance de cet outil dans nos vies quotidiennes, et en particulier, son rôle absolument inédit dans notre manière de nous déplacer. Dans nos vies d'urbains en constant

[1] Lavadinho S., Dynamiques d'intensité événementielle: visions d'une urbanité en devenir, Revue Urbia, décembre 2009, pp. 87–104, Lausanne; Lavadinho S., Lévy J., Marcher avec les transports et la ville, Rapport de recherche, RATP, Paris, 2010; Paquot Th., Lavadinho S., Winkin Y., «Marcher», dossier spécial in Revue Urbanisme n° 459, mars/avril 2008.

[ILL. 1] Grappes de promeneurs sur Southbank, à Londres. (Photo: Sonia Lavadinho)

[ILL. 1]

[ILL. 2]

[ILL. 2] Cohabitation des modes dans les rues londoniennes. (Photo: Sonia Lavadinho)

[ILL. 3]

[ILL. 3] Le téléphone portable est souvent utilisé au sein des interfaces multimodales, comme ici à la sortie de la gare centrale de Berne. (Photo: Sonia Lavadinho)

déplacement, le téléphone portable devient ainsi une véritable centrale de mobilité. Sa valeur ajoutée provient du fait qu'il nous permet de gérer à la fois nos mobilités et nos sociabilités. Toujours à portée de main, il nous permet d'accéder en un seul clic aux horaires du prochain train ou de connaître l'emplacement le plus proche de notre voiture partagée ou vélo en libre service et cela où que nous soyons, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit… pour autant que nous le voulions bien entendu! Car il est toujours possible de désactiver les fonctions de géolocalisation, et en dernier recours de marcher portable éteint, ce qui devient même désormais le nec plus ultra de la liberté de mouvement.

L'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode

Cette ouverture à un véritable choix multimodal en continu n'ira pas sans profondément changer la philosophie de l'accessibilité aux modes de transport. Contrairement à ce que l'on a pu observer par le passé autour des usages monomodaux, l'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode, qu'il soit collectif ou individuel. Il troque d'ores et déjà la valeur de possession pour une valeur d'usage, comme le démontre depuis une bonne dizaine d'années l'essor exponentiel des modes partagés (auto-partage, vélos en libre-service) en milieu urbain.

Deux types de multimodalité prennent actuellement racine dans notre arsenal mobilitaire:

— l'intermodalité, qui consiste à chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Si elle ne se développe encore que timidement, elle est appelée à connaître un essor important dans le futur, grâce d'une part au développement des P+R et autres interfaces multimodales, et d'autre part au développement des modes partagés;

— la multimodalité que je nomme d'«effeuillage», qui consiste à prendre sa voiture les lundis et les mercredis, le tramway les mardis et jeudis, le vélo dès qu'il fait beau, le bus dès qu'il pleut, et à aller à pied lorsque nous en avons le temps et que la beauté du parcours s'y prête. Cette multimodalité-là est d'ores et déjà devenue courante, et un nombre croissant d'individus (et pas uniquement ceux qui habitent dans le centre-ville) font appel à un bouquet multimodal de plus en plus large et varié, dans lequel ils piochent le mode qui leur convient, où et quand cela leur convient.

Ainsi l'urbain d'aujourd'hui devient de plus en plus multimodal: par définition, c'est un marcheur qui de temps à autre remplace ses pieds par divers autres modes de transport. C'est donc logique que pour accompagner cette mouvance multimodale, la marche revienne sur les devants de la scène. Parée de toutes les vertus et amie de toutes les politiques, de la durabilité à la santé en passant par la cohésion sociale, la marche connaît actuellement un regain de faveur et nombreuses sont les initiatives qui tentent d'une manière ou d'une autre de la favoriser au sein de nos villes aujourd'hui.

On constate que ce ne sont pas tant les mentalités qui peinent à suivre cette mouvance multimodale, que les solutions proposées par les concepteurs et les opérateurs de mobilité. Car les mots d'ordre pour permettre l'essor de l'effeuillage multimodal sont flexibilité, imprévu, détour, opportunité, immédiateté. Or les politiques tarifaires, les abonnements de transports publics, les modèles économiques qui régissent l'achat et la location d'une voiture, l'accessibilité aux modes partagés restent encore peu lisibles et peu orientés vers l'usager occasionnel, ce que nous devenons tous peu ou prou. La question est dès lors de savoir si la ville multimodale arrivera à suivre le mouvement.

Les collectivités doivent faire face à la dilution des espaces-temps

Les collectivités territoriales sont, au premier chef, confrontées à ce tournant mobilitaire fort, qui place la flexibilité du choix au cœur de la multimodalité. A elles d'en maîtriser le langage et les subtilités pour mieux saisir les opportunités offertes par la reconfiguration actuelle d'anciennes pratiques monomodales vers des nouvelles pratiques multimodales, où les modes sont combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications immédiates et informelles.

Cela ne va pas sans de profonds changements d'attitude quant à la gestion des espaces-temps de la ville. Agendas et déplacements ne cessent de se complexifier au sein de bassins de vie profondément échancrés le long de territoires qui n'ont plus rien à voir avec ceux d'hier, dont les limites «faisaient (si commodément) ville». Aujourd'hui, face à des espaces dilués, mais surtout à des temps dilués, la question de nos déplacements prend une tout autre ampleur, qui sort forcément du cadre trop restreint du débat voiture-transports publics où l'on a voulu la cantonner pendant des décennies. Les alternatives, on le sait désormais, sont multiples. Elles sont à prendre ou à laisser… selon les humeurs, les contraintes mais surtout les disponibilités du moment!

Car les choix modaux se font désormais surtout en fonction de motifs qui échappent à la contrainte. Cette mobilité dite «libre» est celle qui croît le plus fortement, alors que la mobilité dite «contrainte» pèse moins sur l'organisation quotidienne qu'auparavant. Or l'on constate que les déplacements pour les motifs achats et loisirs se font pour la plupart justement aux heures creuses de la journée, le soir et le week-end, et s'effectuent à destination non pas uniquement de l'hypercentre, mais de plus en plus vers des centralités secondaires, voire des territoires diffus [2]. L'accessibilité à ces territoires de l'entre-deux des villes doit pouvoir s'effectuer d'un point de vue spatial, mais aussi et surtout temporel. Car l'intensité urbaine se trouve de plus en plus souvent là où l'on ne l'attend pas. Loin des centres traditionnels et des pics des heures de pointe, elle campe dans les entre-deux qui accueillent à profusion les zones commerciales, les multiplexes et les anciennes friches industrielles reconverties en pôles d'activités culturelles, et elle bat son plein le soir et le week-end. Dès lors, les politiques de transports publics qui persistent à renforcer leurs cadences aux heures de pointe au détriment des heures creuses font à notre avis fausse route car si le motif travail reste structurant, il ne cesse de baisser dans les parts des divers motifs de déplacements, et ne représente déjà plus que moins du quart des déplacements de la journée [3]. Pour assurer leur efficacité dans ce nouveau contexte de demande flottante à la fois dans le temps et dans l'espace, les transports publics qui veulent desservir les territoires périurbains se doivent de garantir des fréquences élevées y compris aux heures dites «creuses», qui le sont certes du point de vue des déplacements pour le motif travail, mais pas du tout en ce qui concerne les déplacements pour les motifs achats et loisirs, qui ensemble représentent d'ores et déjà les deux tiers des déplacements [3].

Quant aux modes actifs (marche, vélo) et aux modes partagés (co-voiturage), avec leur grande souplesse due à leur caractère intrinsèquement individuel, ils trouvent là une fenêtre d'opportunité pour se développer dans les niches de desserte laissées vacantes par les opérateurs de transports collectifs, notamment pour combler le déficit d'accessibilité des attracteurs consacrés au sport, à la culture et aux loisirs qui se situent de plus en plus souvent en périphérie et restent de ce fait peu accessibles en transports publics. Les «doubles métriques» de connectivité et de proximité introduites par la conjonction des transports publics aux modes actifs et aux modes partagés constituent à notre avis l'une des voies essentielles menant à une meilleure structuration de l'offre de mobilité globale en Suisse.

[2] Jemelin Ch., Pini G., Boillat P., Bussard M., Munafò S., Les boucles de déplacement des Genevois et des Vaudois en 2005 et l'évolution depuis 2000, Canton de Vaud et Canton de Genève, 2008.

[3] Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial (2007). La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Berne.

UN NOUVEAU SITE CONSACRÉ À LA MARCHE

Sonia Lavadinho, Yves Winkin et Victor Fouqueray, en association avec Gerardo Bautista, des Editions des Archives Contemporaines, viennent de lancer le premier portail francophone entièrement dédié à la marche urbaine.
Marcherenville.com a pour ambition de devenir la porte d'entrée privilégiée des professionnels de l'urbain et des chercheurs qui travaillent sur la thématique transversale de la marche en milieu urbain et qui veulent en savoir plus sur ce qui se passe au sein des villes qui marchent.
Contact: sonia.lavadinho@epfl.ch

ZUSAMMENFASSUNG

Die konstellationsabhängige Mobilität als Chance für den multimodalen Stadtverkehr

Zwar beschäftigt sich die Mobilitätsanalyse nicht mehr nur mit den Verkehrsflüssen, sondern bezieht unterdessen auch individuelle Reisen mit ein. Allerdings nimmt sie meistens keine Rücksicht auf die persönliche Umgebung einer bestimmten Person. Wie diese ihre Zeit einteilt und welche Mobilitätsstrategien sie wählt, hängt jedoch nicht nur von ihrem freien Willen ab, sondern wird auch durch die Zwänge und Vorlieben von Familie, Freundeskreis, Arbeitskollegen und anderen Dienstleistern bestimmt – ein Phänomen, das Sonia Lavadinho als «konstellationsabhängige Mobilität» bezeichnet. Angesichts all dieser Anforderungen bewährt sich das Mobiltelefon als veritable Mobilitätszentrale: Es gibt uns jederzeit Zugriff auf den Zugfahrplan und informiert über den nächsten Mobility-Standort oder kostenlosen Veloverleih. Dies funktioniert so gut, dass die Wahl des Fortbewegungsmittels immer häufiger erst in letzter Minute getroffen wird oder gar spontan unterwegs. Der heutige Stadtmensch wird dadurch immer multimodaler: Er ist ein Fussgänger, der hin und wieder auch verschiedene andere Transportmittel nutzt. Allerdings sind die Tarifangebote, die Abonnemente der öffentlichen Transportmittel und die Zugangsbedingungen für Sharing-Systeme noch kaum auf diesen gelegentlichen Nutzertypus ausgerichtet. Hinzu kommt, dass sich der Einkaufs- oder Freizeitverkehr meist ausserhalb der Spitzenzeiten, am Abend oder am Wochenende konzentriert und nicht nur in die Innenstädte, sondern zunehmend auch in kleinere Zentren oder Randgebiete führt. Deshalb müssen sich in Randbereichen oder Nischen, die nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind, aktive Fortbewegungsarten (Gehen, Velo) und Sharing-Systeme (Carpooling, Mobility) entwickeln. Dabei sieht die Autorin in der Kombination all dieser Möglichkeiten und Mittel der Fortbewegung eine der grössten Chancen für eine bessere Strukturierung des gesamten Mobilitätsangebots in der Schweiz.

Fribourg – les Grand-Places en marches

THIERRY BRUTTIN
Architecte FAS,
urbaniste FSU;
Architecte de Ville,
Fribourg.

Métamorphosé par la réalisation de la nouvelle salle de spectacle Equilibre, le site des Grand-Places, au centre-ville de Fribourg, se trouve au cœur de nouveaux enjeux imposant une réflexion sur son réaménagement futur. Pour faire émerger ces enjeux, la Ville de Fribourg a décidé de donner la parole aux usagers, en organisant des «marches commentées». Le présent article explique comment les réactions et regards croisés des marcheurs se matérialisent et se prolongent tout au long du processus de projet urbain.

Tour à tour place d'armes, lieu d'exposition, place de fête, anciennement située aux portes de la ville, aujourd'hui espace vert implanté au centre de celle-ci, les Grand-Places, vaste pelouse au point de vue formidable ouvert sur les Préalpes, sont, en termes d'histoire et d'appropriation par la population, un lieu d'une valeur remarquable pour les Fribourgeoises et les Fribourgeois. Afin de répondre correctement aux nouveaux enjeux posés par la métamorphose du site consécutive à la réalisation d'une nouvelle salle de spectacle, il est indispensable de ressentir et d'exprimer au plus juste les projections, les attentes et les visions formulées par la population sur le lieu. Pour ce faire, le Conseil communal de la Ville de Fribourg a décidé d'engager un processus participatif en sollicitant directement les usagers du lieu et en y associant des professionnels jouissant d'une expérience solide en la matière. Il fut ainsi décidé de constituer un groupe de travail pluridisciplinaire composé de Pascal Amphoux et Nicolas Tixier, tous deux géographes et urbanistes, ainsi que de Thierry Bruttin, Architecte de Ville, dans le but d'identifier une façon de faire qui convienne spécifiquement à la situation des Grand-Places.

L'idée retenue a consisté à organiser au cours du printemps 2010 cinq «marches commentées», mettant en présence des professionnels de l'urbanisme et de l'architecture du paysage, des représentants politiques, des associations, des propriétaires, des responsables d'établissements publics et commerçants, sans oublier les habitants et les usagers du lieu. Une marche commentée est un entretien collectif qui se déroule en parcourant le site et lors duquel les participants sont invités, au cours de leur déambulation, à raconter le lieu tel qu'ils le pratiquent, le ressentent, le vivent ou l'imaginent.

Ce matériel a fait l'objet d'une publication, «Les Grand-Places en marches», qui synthétise les éléments essentiels dans le but de renseigner les concurrents sélectionnés pour les mandats d'étude parallèles consécutifs. L'ouvrage en question décrit les cinq marches collectives ainsi que trois parcours commentés. L'ensemble des acteurs ayant participé à cette démarche citoyenne y sont cités dans un préambule qui renseigne également sur l'itinéraire pratiqué.

Le document «Les Grand-Places en marches» ne définit pas de programme en soi, il est cependant la pièce pivot qui permettra aux concurrents retenus pour la procédure des mandats d'étude parallèles de prendre la mesure des enjeux posés par le site. En effet, l'ouvrage constitue un témoignage complet de ce que sont les Grand-Places aujourd'hui, avant la transformation. En outre, le matériel rassemblé durant les marches projette dans l'avenir les différentes intentions et autres visions exprimées par les marcheurs, ouvrant ainsi un débat quant aux usages, aux ambiances, aux fonctions et autres activités qui pourraient se développer dans le périmètre d'étude.

Enjeux transversaux

Différents enjeux transversaux sont ainsi extraits de la démarche citoyenne et seront transmis comme tels aux futurs concurrents. Le premier enjeu est d'ordre spatial et pose les questions relatives:

— aux accès aux Grand-Places, sachant la grande difficulté d'accéder à la pelouse, en l'état actuel du site;

— aux espaces exclus ou oubliés, en particulier le parking mais également «les arrières» ou les espaces en marge: la «Morille», le talus, l'allée et l'esplanade Jo-Siffert;

— aux limites du site et à son unité; en effet la matière issue des marches renseigne sur la difficulté de comprendre de quel périmètre il s'agit exactement lorsqu'on évoque les Grand-Places, cela notamment depuis la métamorphose du lieu.

Le deuxième enjeu se concentre sur des éléments sensibles et qualitatifs qui touchent respectivement au climat de la pelouse centrale parfois excessivement exposée au soleil, à la prise en compte du paysage, ainsi qu'aux nuisances sonores qu'il s'agira de prendre en considération afin d'enrichir les qualités du site. Le troisième enjeu traite des pratiques sociales. Sont concernés l'usage au quotidien du site ainsi que la possibilité d'y organiser des événements festifs. Quant au dernier enjeu identifié par la démarche citoyenne, il concerne précisément l'espace. Il s'agit des enjeux localisés. Les marcheurs ont en effet identifié 11 sous-espaces, qui à eux tous constituent le périmètre dont il est question. Ces différents secteurs sont en particulier: la pelouse des Grand-Places, la «Morille», l'allée des Grand-Places, la salle de spectacle, la fontaine Jean-Tinguely, le talus, le parking souterrain, le parking du NH Hotel et l'esplanade Jo Siffert, le restaurant Gemelli, le Café des Grand-Places et l'espace Tivoli [ILL. 5]. Tous ces enjeux sont développés plus en détail dans le règlement-programme qui sera transmis aux concurrents des mandats d'étude parallèles.

[ILL. 1]

[ILL. 2]

[ILL. 3]

[ILL. 4]

[ILL. 1] La pelouse: Faut-il révéler les dessous de l'histoire?

[ILL. 3] La Morille: Quelle configuration spatiale pour infléchir les usages?

[ILL. 2] L'allée des Grand-Places: Comment reconnecter cette allée à son environnement, proche et lointain, pour réinventer des usages, des liens physiques et des perceptions sensibles?

[ILL. 4] La fontaine: Quelle est la place de l'eau aux Grand-Places?

Maintenir un espace de dialogue

Les «marches des Grand-Places» ont permis d'installer un espace de discussion entre les différents acteurs du site (usagers, habitants, propriétaires, commerçants, spécialistes, etc.). Il s'agit désormais de permettre à cet échange d'être prolongé. La proposition soumise aux organes politiques comprend les éléments suivants:

— La publication «Les Grand-Places en marches». Le matériel récapitulé dans la publication sera distribué aux concurrents des mandats d'étude parallèles, afin de les renseigner de la façon la plus précise possible, et ainsi d'alimenter leurs réflexions.

— Le blog. Il a également été admis de permettre au plus grand nombre d'accéder à cette matière en mettant l'ouvrage en ligne sur le site internet de la Ville. Précisément, il s'agit d'offrir un espace de discussion sous la forme d'un blog qui pourra être consulté à tout moment par tous, y compris par les concurrents, mais également par les experts qui devront juger les différents projets (www.grand-places.ch/blog).

— Les ateliers. Au-delà de cet espace de débat public, la démarche participative sera prolongée dans le cadre des mandats d'étude parallèles sous la forme de deux ateliers mettant en présence les concurrents et une délégation de marcheurs, dont les propriétaires riverains. Ces ateliers auront pour objectif d'approfondir des thématiques sous la forme de tables rondes, prétextes à des débats et discussions. Ils seront organisés après que l'ensemble des concurrents auront démarré leurs réflexions et avant la critique du groupe d'experts.

Conformément aux dispositions légales imposées par les marchés publics (loi cantonale sur les marchés publics et règlement d'exécution, ainsi que règlement SIA 143), le Conseil communal a décidé de recourir à des mandats d'étude parallèles pour accorder le mandat relatif au réaménagement du périmètre des Grand-Places. Pour rappel, les mandats d'étude parallèles se distinguent du concours d'architecture, notamment par la capacité qu'ils offrent de mettre en présence concurrents et maître de l'ouvrage. Il ne s'agit donc pas d'une procédure qui requiert l'anonymat des participants. Au contraire, les mandats d'étude parallèles autorisent la discussion entre deux interlocuteurs, favorisant de ce fait l'intégration des visions du mandant dans la réflexion des concurrents.

Les enjeux posés par les Grand-Places militent donc pour cet échange entre la Ville et les équipes pluridisciplinaires (composées d'architectes-paysagistes, d'architectes et d'ingénieurs en circulation) qui seront sélectionnées, étant précisé qu'un appel à candidatures ouvert, par voie officielle, a été lancé fin avril 2010 dans le but de permettre à des équipes opérant sur l'ensemble du territoire national, mais également à des candidats européens, de déposer un dossier. Le groupe d'experts aura alors pour mission de sélectionner

entre quatre et six équipes, étant précisé que ces concurrents seront mandatés pour produire une proposition en vue du jugement final.

Les concurrents devront aborder le site à l'échelle du périmètre dit de réflexion, qui renseignera sur le contexte dans lequel s'inscrivent les Grand-Places, secteur qui se déploie depuis la Place de la Gare jusqu'à la rue de Romont/rue de Lausanne, les Grand-Places étant une séquence particulière qui se situe sur un parcours plus global menant de la Place de la Gare jusqu'au Bourg, pour atteindre, au terme de la promenade, les rives de la Sarine. Un second périmètre, dit d'intervention, englobe les 11 sous-espaces retenus et décrits dans le cadre de la démarche citoyenne.

Du diagnostic au projet

Comme dit ci-dessus, la publication «Les Grand-Places en marches» sera remise aux concurrents en vue de les renseigner précisément sur les enjeux mis en exergue au travers de la démarche citoyenne. Les concurrents seront donc appelés à développer une proposition d'aménagement de l'espace, mais également une ambiance spatiale et paysagère. Les projets devront donc intégrer les différentes attentes projetées sur le lieu tout en offrant une nouvelle cohérence et cohésion à l'ensemble. Le projet devra également intégrer la salle de spectacle Equilibre, sans oublier la prise en compte de certaines constructions pénalisantes en l'état, notamment la galerie commerciale émergeant sur le parvis côté place Jean-Tinguely ainsi que le restaurant Gemelli qui s'inscrit de façon malencontreuse sous le porte-à-faux, côté Grand-Places. Ces deux aspects ressortent clairement de la démarche citoyenne.

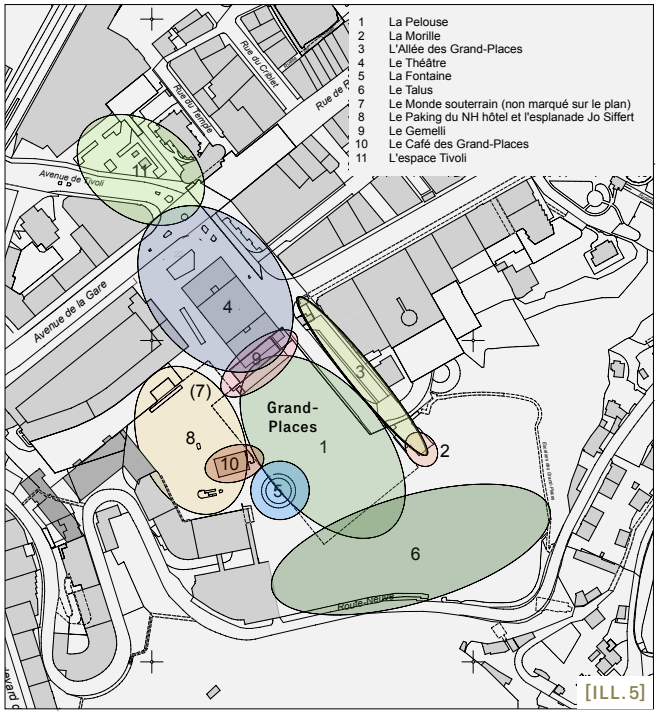
Comme mentionné ci-dessus, la démarche citoyenne se prolongera durant la phase des mandats d'étude parallèles. La formule retenue propose des rencontres entre les équipes et une délégation de marcheurs à l'occasion d'ateliers organisés en alternance avec les critiques du groupe d'experts.

Un principe essentiel doit être mis en avant dans ce contexte particulier qui combine ateliers/démarche citoyenne et évaluation des propositions par le groupe d'experts, à savoir: éviter des confusions dans les prises de rôle respectives. Les ateliers ont bel et bien comme objectif de renseigner les concurrents sur les attentes de la population, alors que les experts sont appelés à juger/évaluer les projets «sur pièce», dans le cadre de critiques afin de sélectionner le meilleur projet. Leur mission consistera également à renseigner de la manière la plus objective possible les non-professionnels afin que ces derniers puissent participer pleinement au choix du lauréat.

Pour conclure, il convient de souligner tout l'intérêt de la démarche décrite ci-dessus. En particulier cette capacité à utiliser la marche pour parcourir le site, l'appréhender au plus près de sa substance, et ensuite, dans un second temps, en extraire autant de sensations, d'observations et d'analyses. Ce matériel ainsi rassemblé peut désormais être transmis aux auteurs sollicités pour produire des réflexions, jusqu'à identifier le projet qui saura redéfinir cet espace majeur, en quête d'une nouvelle interprétation, et donner ainsi un sens nouveau aux Grand-Places dans le processus de métamorphose engagé par la réalisation de la salle de spectacle Equilibre.

LIEN

www.grand-places.ch



[ILL. 5] Les sous-espaces identifiés par les marcheurs: 11 microlieux composant le périmètre du projet. (Source des illustrations: Ville de Fribourg)

ZUSAMMENFASSUNG

Fribourg – Spaziergänge für die Neugestaltung der Schützenmatte

Die Schützenmatte (Grand-Places) im Zentrum von Fribourg wurde durch den Bau des neuen Schauspielhauses verändert und mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Eine Reflexion über die Neugestaltung des Areals drängte sich daher auf – eine Aufgabe, an der die Stadt im Rahmen eines innovativen partizipativen Prozesses auch die BenutzerInnen teilhaben lassen wollte. So organisierten die Geografen und Städteplaner Pascal Amphoux und Nicolas Tixier sowie Stadtarchitekt Thierry Bruttin fünf «kommentierte Spaziergänge», an denen sich Fachleute aus Städtebau und Landschaftsarchitektur, Vertreter der Politik und Verbände, Eigentümer, Verantwortliche von öffentlichen Einrichtungen, Gewerbevertreter ebenso wie Bewohner und Benutzer des Areals dazu äussern konnten, wie sie die Schützenmatte nutzen, wie sie sie erleben und wie sie in ihren Vorstellungen aussehen könnte. Dabei kristallisierten sich zahlreiche übergreifende Fragestellungen heraus, die sich sowohl aus der räumlichen Anordnung des Areals als auch aus qualitativen Anforderungen und sozialen Gewohnheiten ergeben. Die «Spaziergänger» sprachen auch mehrere untergeordnete Themen an, die ebenfalls eine besondere Behandlung erfordern. Das Ergebnis dieser Spaziergänge sind zahlreiche, für die an der Neugestaltung beteiligten Fachleute äusserst wertvolle Ideen. In einer ersten Phase ermöglichten diese eine Präzisierung der parallelen Studienaufträge, die von der Stadt zur Vertiefung lanciert wurden. Anschliessend wurde dieses Material in der Form einer Broschüre an die Planerteams verteilt. Noch während die parallelen Studienaufträge laufen, werden zudem Workshops organisiert, an denen Fachleute und «Spaziergänger» miteinander ins Gespräch kommen sollen. Und nicht zuletzt soll ein Blog dazu beitragen, die Debatte weiter auszudehnen. Die Kontakte zwischen Benutzern, Verantwortlichen der Stadt und Fachpersonen werden damit auch nach den Spaziergängen weitergeführt. So haben sich diese als wirksames Instrument erwiesen, um dem städtebaulichen Projekt eine grosse Dynamik zu verleihen.

Au Maroc, comment (re-)donner une place aux piétons dans l'espace viaire urbain

MARTIN STUCKI
Ingénieur civil EPFZ, directeur des activités internationales, Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne.

Dans un contexte de fort développement urbain, les autorités marocaines ont récemment pris conscience de la nécessité de penser autrement l'organisation des déplacements et l'aménagement de l'espace public urbain, en rupture avec le paradigme du «tout à la voiture». Dans le cadre de la nouvelle Stratégie nationale des déplacements urbains, le Gouvernement du Royaume a mandaté le bureau suisse Transitec Ingénieurs-Conseils pour concevoir une nouvelle approche du projet d'aménagement et de requalification de l'espace viaire, laquelle intègre une place centrale au piéton.

A l'instar du continent africain, le Maroc connaît une croissance urbaine extraordinaire. Entre 1960 et 2010, la population des villes du Royaume est passée de 3 à 17 millions de citadins, ce qui correspond à la création, chaque année depuis un demi-siècle, de plus de huit villes de la taille de Fribourg. Casablanca, Rabat, Fès, Marrakech, Tanger, Meknès, Agadir, Oujda… Aujourd'hui, le Maroc compte une dizaine d'agglomérations de plus de 350'000 habitants, dont cinq dépassent le million d'habitants.

Confrontés aux énormes défis qu'impose un tel développement, les pouvoirs publics sont engagés dans une course-poursuite permanente pour maîtriser l'occupation des nouveaux espaces urbains, et éviter l'apparition de bidonvilles. A tours de bras, on planifie de nouveaux quartiers, voire de nouvelles villes, on crée des routes, des équipements et services de base et on ouvre de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Dans ce processus, deux aspects fondamentaux sont le plus souvent négligés:

— L'urbanisation a pour corollaire le développement de la mobilité: la création de quartiers et l'installation de nouvelles personnes et activités génèrent d'importants flux de personnes et de biens, qu'il y a lieu d'anticiper et de maîtriser. En somme triviale, cette réalité n'a pas encore trouvé sa place dans la planification urbaine au Maroc (comme dans beaucoup de pays émergents, d'ailleurs).

— Les routes sont nécessaires, mais la majorité des usagers ne se déplace pas en voiture privée: la ville marocaine moderne se développe autour de l'automobile. Les planificateurs et décideurs pensent systématiquement «voitures», quand bien même la grande majorité des déplacements s'effectue (encore) par d'autres modes. En bref, les modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche à pied) n'ont pas encore trouvé leur place dans la planification urbaine et dans la ville moderne au Maroc.

Ces deux «omissions» expliquent pour partie le diagnostic qui est aujourd'hui établi et largement partagé par les autorités marocaines, tant au niveau local que central:

— congestion croissante du réseau viaire, insuffisamment hiérarchisé;

— dégradation du service des transports collectifs, englués dans la congestion;

— élévation de l'insécurité routière, notamment des accidents impliquant des piétons;

— pression de l'automobile sur l'espace public urbain, inconfortable et dégradé, etc.

Le Gouvernement marocain a pris conscience de la nécessité d'infléchir la tendance constatée de dégradation des conditions de mobilité et de dépréciation de l'espace urbain. Mise sur pied dès 2006 et portée par le Ministère de l'Intérieur, la Stratégie nationale des déplacements urbains vise à améliorer progressivement les pratiques de planification et de gestion des infrastructures et services de la mobilité urbaine.

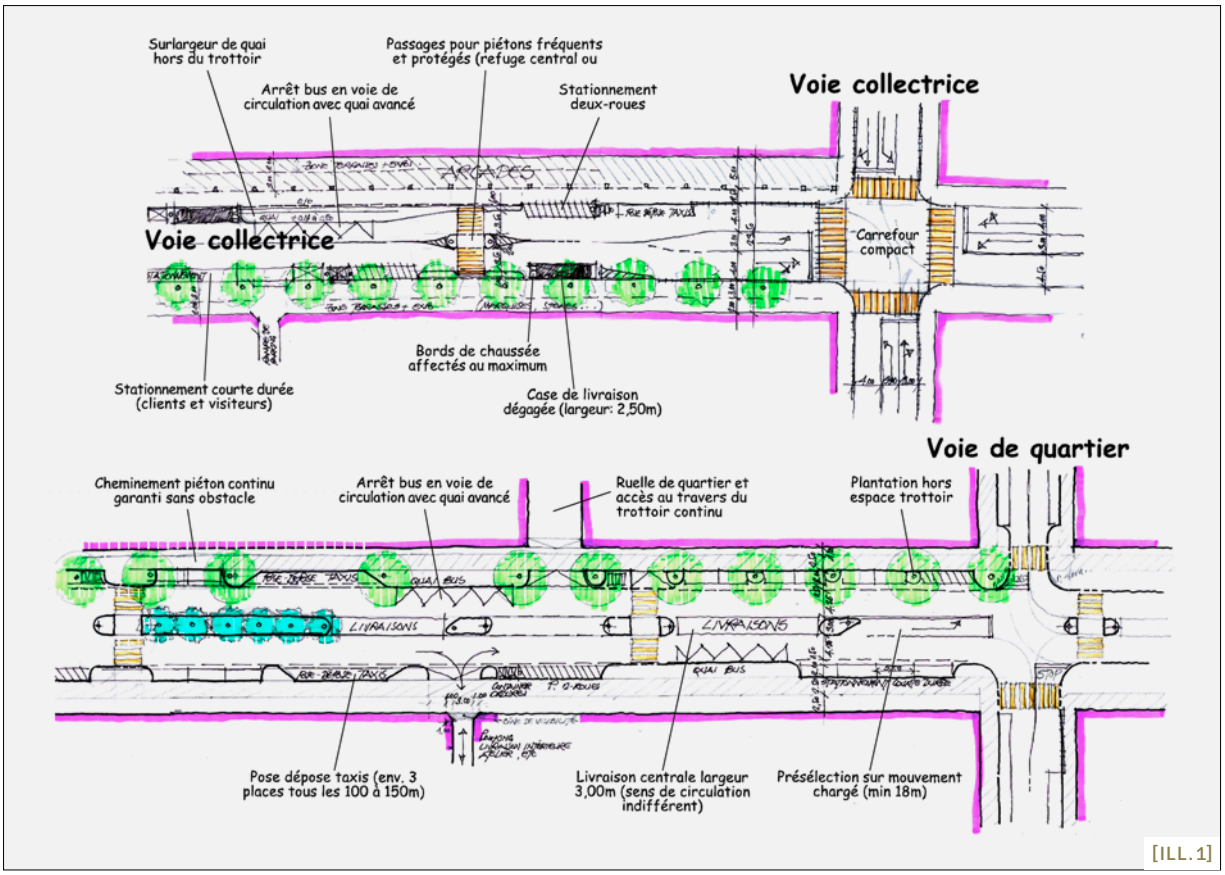
Soucieux d'accompagner cette stratégie, le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace a confié au bureau suisse Transitec Ingénieurs-Conseils (actif au Maroc depuis près de dix ans) l'élaboration d'un «Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public pour une meilleure gestion des déplacements urbains» (ci-après: «le guide»), publié et diffusé en 2010.

Grandes orientations de la démarche

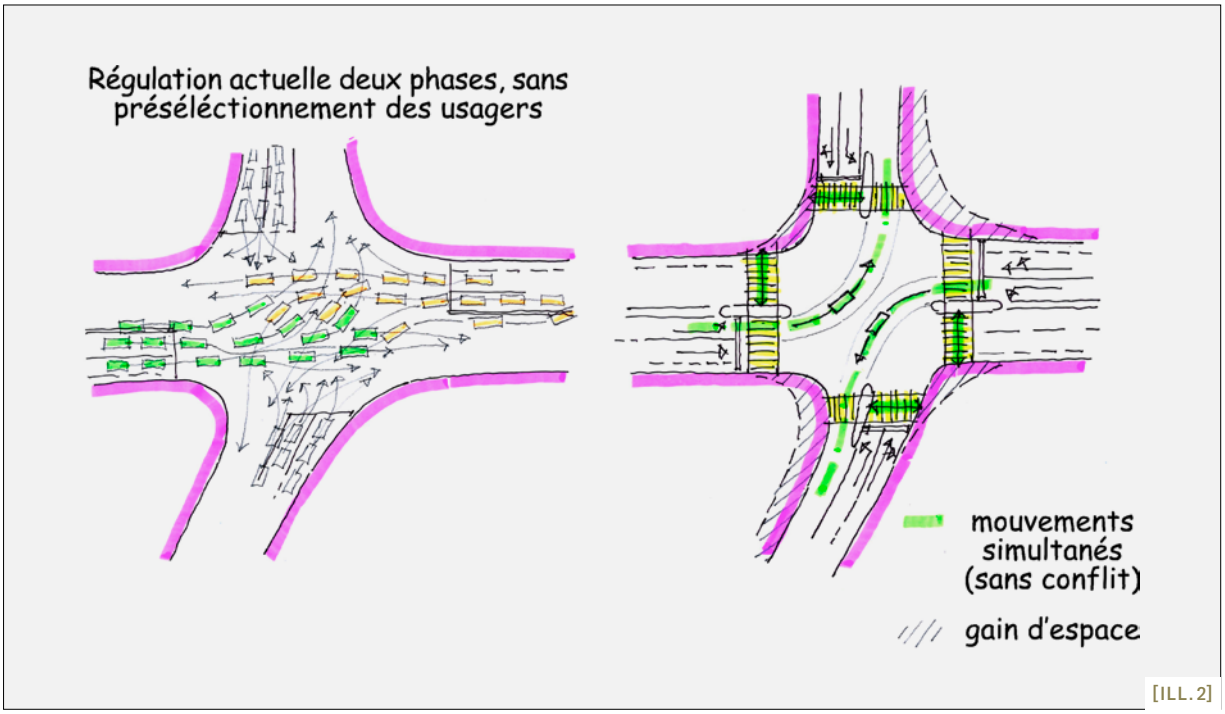
Pilotée par un comité interministériel, cette démarche d'une année a débuté par une importante phase de diagnostic et de structuration du travail, qui a permis d'identifier certains axes prioritaires et de mieux cerner les contours, la portée et les limites du document à produire. Plusieurs orientations se sont imposées très tôt, lesquelles ont imprégné l'ensemble de la démarche et du guide. Parmi celles-ci, les deux orientations fondamentales suivantes ressortent très fortement.

— Le terrain avant tout. Si les villes marocaines sont dotées des grands instruments classiques de la planification urbaine (schémas directeurs, plans d'aménagement, etc.), c'est notamment la production et l'exploitation des espaces viaires qui pêchent, à une échelle très locale. Plusieurs raisons l'expliquent: manque de moyens, négligence ou méconnaissance des détails techniques pouvant faire la différence, quasi-absence de normes adaptées au contexte des villes marocaines, prise en compte insuffisante de la dimension exploitation, sous-évaluation de l'entretien, etc. En conséquence, le guide propose une approche très pragmatique du projet d'aménagement/requalification de l'espace urbain, ainsi qu'un ensemble de recommandations très concrètes, portant parfois sur de simples détails géométriques, afin d'apporter une base sur mesure, indispensable aux praticiens et décideurs marocains.

— Le piéton avant tout. Qu'il s'agisse d'accessibilité, de fluidité, de sécurité routière ou de qualité environnementale,



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 1] Extrait du guide: illustration de principes d'aménagement adéquats pour une voie collectrice. (Source: Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public)

[ILL. 2] Extrait du guide: illustration du potentiel d'amélioration résultant d'une gestion spécifique des tourner-à-gauche dans les carrefours. (Source: Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public)

l'automobile est toujours au centre des débats. Pourtant, c'est majoritairement par d'autres modes et d'autres usages que l'espace public urbain est sollicité. A titre d'exemple, à Casablanca, une agglomération comptant plus de 4 millions d'habitants, la marche à pied représente plus de 50 % des déplacements, voire même 90 % des déplacements internes au centre-ville. C'est pour faire honneur à cette réalité, et également dans une logique de contre-pied du paradigme du «tout à la voiture», si fortement ancré, qu'il a été admis de construire le guide prioritairement sous l'angle de vue du piéton, en le plaçant au centre du projet d'aménagement viaire.

Un guide à vocation essentiellement pédagogique

Au vu de l'importance des défis à relever, il a été décidé d'orienter le contenu du guide de manière à en faciliter l'accès au plus grand nombre, notamment en intégrant:

— un énoncé explicite et sans complaisance du diagnostic et des enjeux ciblés;

— la définition de certains termes et concepts de base, afin de favoriser l'émergence d'un vocabulaire commun;

— l'élaboration d'une méthode d'approche du projet d'aménagement et de requalification de l'espace viaire, laquelle introduit des notions fondamentales telles que la situation du projet par rapport à la hiérarchie fonctionnelle du réseau viaire, l'élaboration d'un diagnostic ciblé ou encore la définition des objectifs et du cahier des charges de l'aménagement («penser fonctionnalités urbaines et qualité de l'espace public, avant de penser voitures et travaux de génie civil»);

— un catalogue des principaux paramètres à intégrer au projet (p. ex. visibilité des piétons, continuité des itinéraires, éclairage public, progression des transports publics, calibrage de la voirie, régulation des flux, etc.), systématiquement illustrés par des exemples concrets de bonnes pratiques mettant prioritairement en valeur des cas marocains.

Au final, le guide prend la forme d'un ouvrage d'une centaine de pages, richement illustré. Avant tout destiné à soutenir l'action des agences urbaines dans le cadre des projets menés ou suivis en collaboration avec les collectivités locales, il est appelé à constituer un document de référence pour l'ensemble des instances administratives et professionnelles actives dans la planification et la gestion des espaces viaires urbains au Maroc. Au travers de la diffusion et de l'utilisation du guide, le Gouvernement marocain espère obtenir les gains suivants:

— une prise en compte systématique de tous les usages et usagers de l'espace viaire, à commencer par les plus vulnérables d'entre eux;

— une compréhension meilleure et partagée des enjeux et opportunités majeurs qui résident dans l'aménagement et l'exploitation de la voirie urbaine;

— une efficacité accrue des conditions et de la qualité d'accès et de mobilité au sein des villes du Royaume;

— un espace public sécurisé, confortable, qui contribue au bien-être des nombreux habitants et visiteurs des villes marocaines;

— une meilleure allocation des ressources dans le cadre des projets d'aménagement des espaces de circulation («optimiser d'abord le fonctionnement des infrastructures et espaces existants avant d'engager de lourds travaux d'aménagement»).

En guise de conclusion, si le dédale des anciennes médinas du Royaume reste une référence importante en matière d'espaces construits à l'échelle du piéton, il s'agit aujourd'hui de créer les conditions permettant le développement d'une politique multimodale qui intègre aussi le piéton dans la partie moderne de la cité marocaine.

RÉFÉRENCES ET CONTACT

Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public pour une meilleure gestion des déplacements urbains (2010)
Transitec Ingénieurs-Conseils, avec et pour le compte de la Direction de l'Urbanisme/Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace:
www.marocurba.gov.ma, www.transitec.net
Contact: martin.stucki@transitec.net

ZUSAMMENFASSUNG *Marokko: Den Fussgängern (wieder) Platz im städtischen Strassenraum geben*

Marokko hat in letzter Zeit eine rasante städtische Entwicklung erlebt. Vor diesem Hintergrund wurden sich die Behörden des Landes gewahr, dass die Themen Verkehrsmanagement und Gestaltung des öffentlichen städtischen Raums eine neue Sicht erfordern, der auch mit dem Paradigma bricht, laut dem das Auto absolute Priorität geniesst. Im Rahmen der neuen nationalen Strategie zur Regelung des städtischen Verkehrs hat die marokkanische Regierung deshalb das Schweizer Büro Transitec Ingénieurs-Conseils beauftragt, einen neuen Ansatz zur Gestaltung und Aufwertung des Strassenraums zu entwickeln. Die einjährigen Arbeiten, die von einem interministeriellen Ausschuss geleitet wurden, begannen mit einer Analyse der aktuellen Situation und einer Strukturierung der Arbeiten. Der seither ausgearbeitete Ansatz basiert insbesondere auf den folgenden beiden Schwerpunkten:

— Fokus auf die örtlichen Gegebenheiten: Erarbeitet wurden ganz konkrete Empfehlungen, die es ermöglichen, pragmatisch an die jeweiligen Herausforderungen heranzugehen und vor Ort rasch nachhaltige Vorgehensweisen umzusetzen.

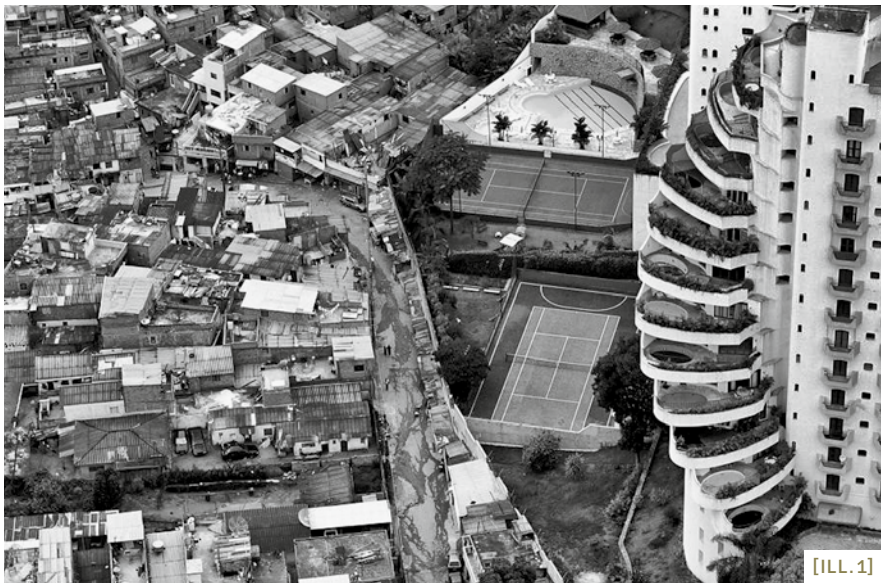
— Fokus auf Fussgänger: Im Gegensatz zu dem, was heute üblich ist, werden die Fussgänger ins Zentrum der Überlegungen und der Gestaltung des öffentlichen städtischen Raums gestellt, um auf diese Weise eine angemessene Berücksichtigung aller Arten der Fortbewegung zu gewährleisten.

Das an alle massgebenden zentralen und lokalen Behörden verteilte Handbuch «Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public urbain» soll eine dynamische Weiterentwicklung der in diesem Bereich üblichen Praktiken auslösen, damit insbesondere die städtischen Zentren Marokkos wieder fussgängerfreundlicher werden.

FORUM

Le stade fait-il la ville? – 7e forum «Bâtir et planifier» de la FSU et de la SVIA

XAVIER FISCHER
Architecte urbaniste FSU,
Yverdon-les-Bains.



[ILL. 1]

[ILL. 2]

[ILL. 3]

[ILL. 1] Paraisopolis (Tuca Vieira, Brésil, 2005): enclavement et ségrégation.

[ILL. 2] Le stade olympique de Londres 2012 (Populous arch.), tel un château fort barricadé dans l'espace urbain.

[ILL. 3] Le stade du Letzigrund, une forme de dialogue avec la ville. (Photo: Yves André)

Dans le paysage des nouvelles agglomérations, le stade ne laisse pas indifférent et soulève les mêmes questions d'actualité que d'autres grands équipements. Microcosme de la société, le stade incarne des valeurs nouvelles et déploie ses effets aux échelles architecturale, urbaine et territoriale. Tout comme il peine à être le dérivatif pacifique de nos pulsions guerrières et chauvines, il est au cœur de multiples contradictions qui se reflètent dans la constitution de la ville: lieu public contre privatisation et contrôle sécuritaire, emblème social contre image commerciale, identification populaire contre idolâtrie et star system. Comment en faire un matériau de projet structurant? Pour qui et par qui? Telles sont les questions qu'abordait le dernier forum FSU-SVIA, organisé le 24 mars 2011 à l'EPFL.

En guise d'accueil et d'introduction, M. Olivier Français, conseiller municipal de la Ville de Lausanne, a évoqué les enjeux que représentent pour celle-ci les programmes sportifs liés aux grands projets urbains d'agglomération. Quelque peu provocateur, Yves Pedrazzini, sociologue, maître d'enseignement en architecture et sociologie urbaine à l'EPFL, a abordé le sujet en mettant l'accent sur l'aspect sécuritaire lié à la conception et à l'exploitation des stades, voire à la gestion de la ville elle-même. Cet angle de vue s'inscrit dans une lecture plus large du phénomène urbain en tant qu'urbanisme de la peur: «Depuis une vingtaine d'années, les questions de sécurité ont pris une part importante dans les questions d'architecture et d'urbanisme, au point d'en faire un des principes de la planification. Mais l'usage sécuritaire des grandes infrastructures sportives, en lien avec un urbanisme fondé sur la peur, risque de faire des stades des éléments clés d'une ville exclusive plutôt qu'inclusive, au même titre que les gated communities ou les business centers. Les stades sont les empreintes d'une démarche où l'architecture et l'urbanisme sont pensés indissociablement des techniques de sécurisation et de gestion de foule. Ils ne répondent donc pas seulement aux besoins grandissants du spectacle sportif, mais également à la nécessité d'organiser la ville à partir de ‹grands objets› architecturaux destinés à accueillir – plus ou moins occasionnellement – de ‹grands événements› (Mondial de foot, Jeux Olympiques, méga-concerts) qui ont vocation à produire de l'intensité urbaine. A l'instar d'un aéroport et d'un centre commercial, le stade sert aussi de laboratoire de la sécurité des villes, selon un principe de séparation (flux, supporters opposés) qui renforce la ségrégation urbaine.» [1] La sécurité liée aux stades a connu une évolution fulgurante depuis les années 1970, passant de la sécurisation intérieure à celle des accès et abords puis à celle de la ville entière pour contenir le

[1] Les citations sont tirées des exposés des orateurs.

[ILL. 4]

[ILL. 4] Les deux espaces d'interventions de muf architecture art pour recréer des liens entre le site des JO et les quartiers voisins: l'axe Whitechapel–Olympic Site et le quartier Hackney Wick/Fish Island.

plus en amont possible les éléments jugés perturbateurs pour enfin, dans la perspective des JO 2016 de Rio, aller jusqu'à éradiquer des quartiers potentiellement dangereux. «La seule réponse à ce mouvement sportif de l'urbanisme de la peur est de promouvoir une planification qui ‹évite l'évitement› et de basculer vers un nouveau modèle de sécurité urbaine où la transformation de l'espace s'inscrit dans un projet de développement social associant sécurité et vivre ensemble.»

L'exposé de Marie-Claude Bétrix, associée du bureau d'architecture zurichois Bétrix & Consolascio, sur son nouveau stade du Letzigrund à Zurich, s'est tranquillement imposé comme un antidote à ces dérives sécuritaires. Volontairement conçu comme un espace fluide et ouvert sur la ville, faisant partie du quotidien du quartier et associé à une image très populaire, ce stade est celui de toute la ville et que partagent, fait étonnant, deux clubs prestigieux. «Grâce à un surbaissement du terrain de jeu d'environ huit mètres par rapport au niveau actuel, le nouveau stade s'ouvre sans marche ni gradin sur tout le front de l'entrée principale à l'est, tandis qu'il s'élève sur une hauteur d'environ quatorze mètres – trois étages – sur sa face ouest. Cette typologie qui cherche à s'approprier les qualités paysagères du théâtre antique est soulignée encore par sa toiture qui le décolle littéralement de son assise au sol pour lui donner l'apesanteur d'un frisbee. L'apparence de légèreté de cette toiture était décisive pour l'identité typologique du complexe et pour son inscription dans le tissu urbain. Elle est portée par trente et un couples de piliers dansants», coiffés de luminaires qui en font un diadème couronnant la fête et rayonnant sur toute la ville. «Un journaliste de la BBC, juste avant l'Euro 2008, ne pouvait croire que le stade demeurait ouvert au promeneur de 10 heures du matin à minuit en dehors des manifestations culturelles ou sportives nécessitant temporairement sa fermeture. (...) C'est pourquoi son rôle d'infrastructure contribuant à la vie du quartier avec son bistrot et ses terrains d'entraînement, ses possibilités de promenade ou ses raccourcis, n'en devient que plus important.»

Prenant du recul par rapport aux infrastructures sportives elles-mêmes, le travail de Liza Fior, architecte du bureau muf architecture art à Londres, aborde leurs connexions au système urbain et s'attache à leur faire prendre greffe dans la vie sociale des quartiers alentour. La planification des JO de Londres ambitionnait de créer une nouvelle centralité dans l'est de l'agglomération et de léguer un bel héritage par de nouveaux espaces publics majeurs, des équipements prestigieux, 50'000 nouveaux emplois et plus de 4000 logements. La réalité s'avère hélas assez différente: 200 entreprises ont été dispersées en périphérie, les espaces verts existants ont fait place à des infrastructures fractionnant les quartiers. Dans un travail d'accompagnement et de réparation en partie anticipée et associant les habitants concernés, l'équipe de Liza Fior s'est penchée sur la réaffectation future de certains grands équipements non sportifs (comme celle du Centre Olympique des Médias en centre culturel) et a réalisé de multiples petits aménagements qualifiant le parcours des piétons vers le site olympique et apportant de nouvelles valeurs d'usage aux espaces publics ou à des portions de friches ponctuant le maillage urbain. Prenant la mesure de la substance socio-

économique existante, les interventions, souvent modestes, cherchent à souligner le caractère propre à un lieu, à suggérer de nouveaux développements et à devenir des lieux de vie pour les résidents, l'industrie locale et les milieux artistiques déjà en place.

Lors de la table ronde animée par Francesco Della Casa, rédacteur en chef de la revue Tracés, Daniel Rossellat, président du Paléo festival de Nyon, a souligné l'importance de résister à la spirale de la sécurité (trop présente, elle alimente la peur, qui en demande encore plus) en créant une ambiance conviviale et constructive. Il a également mis en lumière la phase clé de la programmation dans la planification des grandes infrastructures sportives ou culturelles. Une mixité habilement dosée est une condition du succès, en optimalisant les exigences fonctionnelles, sécuritaires, de cohabitation et de gestion. Les grands stades sont de véritables entreprises d'événements (par exemple Montréal: 400 emplois à plein temps, 290 jours d'exploitation avec des manifestations très diverses, autofinancé et sans parking!), mais ils doivent s'adapter à la faible masse critique du public helvétique.

Patricia Capua-Mann, associée du bureau d'architecture Capua-Mann à Lausanne, a expliqué que, dans le cas de son projet lauréat pour le complexe sportif de la Tuilière, son équipe a suivi une approche apparentée à celle du Letzigrund: transparences et fluidité spatiale, visions sur l'intérieur du stade, sentiment d'appartenance, usages diversifiés. Par opposition au principe de grande concentration qui impose des mesures lourdes, notamment sécuritaires, d'accès et de logistique, le projet est dicté par celui de diffusion et conçu à partir d'une idée de «stade vide», donc accessible. Ce principe est une constante du bureau. Appliqué aux écoles, il induit la multifonctionnalité des salles et des préaux, l'insertion dans l'espace public.

Ce rôle de fertilisateur de vie sociale que peut jouer un grand équipement est également défendu par Eric Tilbury, architecte-urbaniste, chef du projet «Métamorphose» à la Ville de Lausanne. Le choix de son implantation et de sa programmation constitue la phase clé qui peut faire d'un stade un catalyseur urbain. Celui des Prés-de-Vidy, projeté par Lausanne, doit soutenir la qualification d'un quartier longtemps stigmatisé et l'émergence d'un nouveau morceau de ville. Si certains craignent un effet de coupure s'ajoutant à celle de l'autoroute et de la station d'épuration proche des rives du lac, l'urbaniste prétend que ce projet relèvera au contraire le défi de créer des coutures et de produire de l'espace public.

A l'image du Letzigrund, du projet de la Tuilière ou des interventions multiples de Liza Fior, les concepts d'ouverture, d'intensification de valeur d'usage, d'appropriation sociale, voire même d'une certaine fragilité matérielle se présentent comme les meilleurs garants contre la spirale sécuritaire dénoncée par MM. Pedrazzini et Rossellat. Ils constituent certainement une piste féconde pour pouvoir affirmer que le stade «fait» la ville.

LIEN

Présentations et autres détails sur ce forum sur www.fsu-r.ch

Annonces

UNIVERSITÄT BERN

Zentrum für universitäre Weiterbildung
www.zuw.unibe.ch

Grossgruppenanlässe moderieren

27./28. Oktober 2011

Planungsgruppen leiten? Mitwirkungsverfahren durchführen? Entwicklungsprozesse initiieren? Der Kurs vermittelt theoretische und praktische Grundlagen für die Arbeit mit und die Moderation von Grossgruppen: Theorie und Anwendung der Methoden «Open Space», «Future Search» und «Conference and Appreciative Inquiry».

Kosten: Fr. 450.– pro Kurstag

Informationen / Anmeldung: www.weiterbildung.unibe.ch, (> Bildung, Didaktik und Wissenschaft), zuw@zuw.unibe.ch, Tel. 031 631 53 41, Zentrum für universitäre Weiterbildung, Schanzeneckstrasse 1, 3001 Bern

Lucerne University of Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE LUZERN

Soziale Arbeit
Wirtschaft

Master of Advanced Studies

MAS Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung

- In der neuen Regionalpolitik tätig sein?
- Projekte in der Quartierentwicklung leiten?
- Eng mit der Bevölkerung zusammenarbeiten?
- Entwicklungsaufgaben in Städten, Gemeinden und Regionen übernehmen?

Bilden Sie sich in unserem interdisziplinären Studiengang weiter!

Dauer: Januar 2012 bis Dezember 2013
Info-Veranstaltungen: 8. Juni und 20. September 2011

Details unter www.hslu.ch/m118 und bei Ute Andree, T +41 41 367 48 64, ute.andree@hslu.ch

FH Zentralschweiz

INFO

Informations de la FSU/ *Nachrichten FSU / Informazioni della FSU*

Chères et chers collègues, chers membres de la FSU

L'assemblée générale 2011 de la FSU est derrière nous. Le bilan de l'année écoulée et l'aperçu des activités prévues en 2011/2012 ont une fois de plus montré l'importance d'une association professionnelle comme la nôtre, qui s'implique dans l'actualité de l'aménagement du territoire. Cet engagement n'est possible que grâce aux nombreux membres qui sont actifs au sein des sections, des groupes de travail, du comité ou en qualité de délégués.

Les communications qui suivent reviennent sur les dossiers qui ont occupé la fédération au cours des dernières semaines. J'espère que leur lecture encouragera chacun à poursuivre ses efforts et souhaite à tous un bon début d'été.

Andreas Brunner, secrétaire

Liebe Kolleginnen und Kollegen, geschätzte Mitglieder des FSU

Die Mitgliederversammlung 2011 liegt hinter uns. Der präsentierte Jahresbericht und der Ausblick auf die Aktivitäten 2011/2012 haben einmal mehr gezeigt, dass der FSU ein wichtiger Verband ist, welcher sich aktiv in die laufenden aktuellen Fragen der Raumplanung einbringt. Dieses Engagement gelingt nur dank der vielen Mitglieder, die sich in den Sektionen, Arbeitsgruppen, im Vorstand und als Delegierte zur Verfügung stellen.

Die nachfolgenden Mitteilungen geben wiederum Einblick in die Geschäfte der vergangenen Wochen. Ich hoffe, dass die Lektüre zu weiterem Engagement anregt und wünsche allen einen guten Start in den Sommer.

Andreas Brunner, Geschäftsführer

ACTUALITÉS

Communications du comité

Le comité souhaite brièvement informer les membres sur les objets suivants:

— Délégué de la FSU au sein de la commission d'aménagement du territoire de la SIA: Tanja Bischofberger remplacera désormais Fabio Giacomazzi dans cette fonction. Tanja Bischofberger est déjà déléguée de la FSU au sein de l'association «Normes pour l'aménagement du territoire»; il est judicieux qu'une même personne cumule les deux fonctions.

— Nouvelle ligne graphique de la FSU: Le bureau CI-Programm a présenté ses propositions au comité. Il en résultera une identité visuelle attrayante et uniforme pour tous les moyens de communication de la FSU. Il s'agit maintenant de mettre au point les propositions retenues et de les appliquer concrètement. (Andreas Brunner, secrétaire)

AKTUELL

Notizen aus dem Vorstand

Über folgende Geschäfte des FSU-Vorstands soll in Kurzform berichtet werden:

— Delegierter in SIA Kommission Raumplanung: In diese Kommission hat der Vorstand neu Tanja Bischofberger, anstelle von Fabio Giacomazzi, delegiert. Tanja Bischofberger ist auch bereits Delegierte im Verein Normen für die Raumplanung; die beiden Aufgaben ergänzen sich sinnvoll.

— Neuauftritt des FSU: Der Neuauftritt des FSU nimmt Gestalt an. Das mit der Erarbeitung beauftragte Büro CI-Programm hat dem Vorstand seine Vorschläge präsentiert. Das Ergebnis wird ein ansprechender und einheitlicher Auftritt in allen Kommunikationsmitteln des FSU sein. Die Bereinigung der Entwürfe und anschliessende Umsetzung der Ergebnisse steht jetzt an. (Andreas Brunner, Geschäftsführer)

SECTIONS

Nouvelles du comité romand

Le Forum «Bâtir et planifier» était organisé cette année sur le thème «Le stade fait-il la ville?». Lors de cette manifestation qui s'est déroulée le 24 mars dernier, les participants ont discuté du rôle identitaire et historique du stade dans la vie de la cité (Zurich, Lausanne), de la portée symbolique de l'acte architectural, de son insertion qualitative dans la morphologie urbaine, de son rôle dans l'animation du quartier (restaurant, espace public ouvert en dehors des manifestations), des questions sécuritaires et de leurs impacts sur l'aménagement du site (Londres). Ce débat contribue à nourrir les réflexions sur le projet «Métamorphose» à Lausanne.

Lors de l'assemblée générale de la section romande, le 7 avril dernier, un débat a été organisé sur le Projet de territoire suisse (PTS). Michel Matthey, vice-directeur à l'ARE, a d'abord présenté le document comme une base pour les réflexions, destiné à être concrétisé par les acteurs concernés. Le débat a été initié par les contributions de Laurent Barras, Vasilis Venizelos et Bernard Woeffray. Lors de la table ronde et de la discussion qui s'en est suivi avec la salle, il a été relevé qu'il ne s'agissait pas d'un projet à proprement parler mais d'un guide. Comme ses objectifs sont très consensuels, le document ne favorise pas le débat. La question est alors de savoir si le PTS saura mobiliser les acteurs. Quant au statut du document, les urbanistes demandent qu'il soit rendu contraignant. Sur le contenu, les participants n'ont pas tranché: la question est de savoir si le PTS devrait être élargi à d'autres thèmes (logement, énergie, formation, etc.) ou s'il conviendrait mieux de se concentrer sur ses principaux axes stratégiques. Devrait-il être plus précis (pour des orientations plus claires) ou rester aussi imprécis (pour laisser une plus grande marge de manœuvre lors de sa mise en œuvre)? Enfin, les urbanistes romands espèrent que tous les acteurs institutionnels prendront leur part de responsabilité pour concrétiser le PTS en sachant que des subventions de la part de la Confédération lui donneraient sans doute un coup de pouce. (Pierre Yves Delcourt, comité romand)

PRISES DE POSITION DE LA FSU

Registre REG

Le Registre suisse des ingénieurs, des architectes et des techniciens (REG) est aussi ouvert aux aménagistes suisses; la FSU fait partie des associations affiliées. Depuis quelque temps, la fondation du REG connaît de profonds bouleversements. Aussi a-t-elle commandé un rapport sur les nouvelles orientations à prendre. Elaboré par le Dr Richard Calame, ce rapport décrit, pour l'essentiel, les tâches que devra à l'avenir assumer le REG, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger. Il en ressort que le REG devra pouvoir continuer de fonctionner comme organisation compétente pour la reconnaissance des diplômes professionnels. Pour ce faire, il devra chercher à certifier les titres correspondants et, si possible, passer des conventions avec les chambres professionnelles étrangères en vue de faciliter l'accès des praticiens suisses à l'étranger. L'objectif est de conclure un nouvel accord-cadre avec la Confédération afin que le REG puisse mieux remplir les tâches qui lui incombent.

La FSU, qui a été invitée à se prononcer sur le rapport, s'est déclarée favorable aux nouveaux objectifs qui y sont définis. A cet égard, elle a souligné l'importance de vérifier en permanence que les cursus de formation concernés présentent effectivement le niveau requis pour être reconnus par le REG, le même raisonnement s'appliquant aussi aux exigences liées à la pratique professionnelle éventuellement exigée. La FSU a en outre fait valoir que la formation en aménagement du territoire dispensée à la Haute école technique de Rapperswil méritait d'être mieux reconnue qu'elle ne l'est aujourd'hui, où les diplômés de l'école ne peuvent être inscrits qu'au registre B. A l'avenir, le critère principal ne devrait plus être le diplôme, mais les qualifications acquises. La prise de position complète peut être consultée sur le site de la FSU (www.fsu.ch → Actualité). (Andreas Brunner, secrétaire)

FSU-STELLUNGNAHMEN

Register REG

Im Schweizerischen Register der Ingenieure, Architekten und Techniker REG sind auch Raumplanerinnen und Raumplaner der Schweiz eingetragen; der FSU ist einer der Trägerverbände. Die Stiftung REG befindet sich seit einiger Zeit im Umbruch. Sie hat in diesem Zusammenhang einen Bericht zur Neuausrichtung in Auftrag gegeben, welcher von Dr. Richard Calame bearbeitet wurde. In diesem Bericht werden im Wesentlichen die Aufgaben, die das REG in Zukunft im In- und Ausland übernehmen soll, umschrieben. Danach soll das REG auch zukünftig als zuständige Organisation für die Anerkennung von Berufsabschlüssen funktionieren können, zu diesem Zweck die Zertifizierung von Berufs- und Ausbildungstiteln anstreben und wenn möglich Vereinbarungen mit ausländischen Berufskammern abschliessen, um den Zutritt schweizerischer Fachleute im Ausland zu fördern. Es wird angestrebt, mit dem Bund ein neues Rahmenabkommen abzuschliessen, um die dem Register obliegenden Aufgaben besser erfüllen zu können.

Der FSU wurde eingeladen, zum Bericht Stellung zunehmen. In seiner Antwort hat er die neu formulierten Ziele unterstützt. Er hat dabei darauf hingewiesen, dass es zukünftig wichtig ist, die relevanten Ausbildungsgänge laufend zu überwachen; auch die Anforderungen an die Anerkennung der minimalen Berufspraxis gehören zu diesem Thema. Der FSU hat auch aufgezeigt, dass die für die Raumplanungsbranche wichtige Ausbildung an der Hochschule für Technik Rapperswil HSR eine bessere Anerkennung als heute verdient, da die Absolventen bisher nur ins Register B aufgenommen wurden. In Zukunft soll nicht mehr der Abschluss das Hauptkriterium sein, sondern die erworbenen Qualifikationen. Die vollständige Stellungnahme kann auf der FSU-Homepage www.f-s-u.ch eingesehen werden. (Andreas Brunner, Geschäftsführer)

PRISES DE POSITION DE LA FSU

Modèles de géodonnées minimaux, domaine des plans d'affectation

Début janvier 2011, l'Office fédéral du développement territorial a mis en consultation un projet de modèle de géodonnées minimal dans le domaine des plans d'affectation. Du côté de la FSU, c'est le nouveau groupe de travail «Plans d'affectation», dirigé par le Prof. Kurt Gilgen, qui s'est penché sur le sujet. C'est en collaboration avec la SIA (responsable Thomas Noack) que la FSU a pris position sur ce projet assez complexe.

Les deux associations ont souligné l'importance de faire la distinction entre le rôle du modèle de géodonnées et celui de la norme SIA 424 «Plans généraux d'affectation» (non encore adoptée). Le premier doit être indépendant de la seconde et définir les contenus à caractère contraignant. Quant à la norme SIA, elle doit, en plus des exigences minimales de la Confédération, aider les aménagistes et les autorités à représenter correctement les zones, en s'appuyant sur le modèle de géodonnées minimal.

La prise de position relève par ailleurs les difficultés qui peuvent survenir dans la représentation des plans lorsque l'autorité d'approbation émet des réserves. S'agissant des plans d'affectation spéciaux, les deux associations estiment que seul leur périmètre devrait être représenté, et que les plans eux-mêmes devraient être joints sous forme de documents PDF. Ont également été relevées certaines incohérences relatives à la manière de désigner les alignements et d'autres éléments. La prise de position complète peut être consultée sur le site de la fédération (www.f-s-u.ch → Actualité). (Andreas Brunner, secrétaire)

FSU-STELLUNGNAHMEN

Minimale Geodatenmodelle, Bereich Nutzungsplanung

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat die Vorlage eines Minimalen Geodatenmodells im Bereich Nutzungsplanung anfangs Januar 2011 in die Anhörung gegeben. Von Seite des FSU hat sich die neu gebildete Arbeitsgruppe «Nutzungsplanung», unter der Leitung von Prof. Kurt Gilgen, mit dem Thema auseinandergesetzt. In Zusammenarbeit mit dem SIA (Bearbeitung Thomas Noack) konnte eine gemeinsame Stellungnahme zu der recht komplexen Vorlage abgegeben werden.

In der Stellungnahme wurde Wert auf die Abgrenzung zwischen den Aufgaben des Datenmodells und denjenigen der (noch nicht verabschiedeten) Norm SIA 424 «Rahmennutzungspläne» gelegt. Das Minimale Datenmodell muss unabhängig von der SIA-Norm sein und die verbindlichen Inhalte festlegen. Die SIA-Norm wiederum gibt zusätzlich zu den Minimalvorgaben des Bundes auch eine Hilfestellung für Planer und Behörden bei der korrekten Darstellung ihrer Zonen und muss auf dem Minimalen Datenmodell aufbauen.

In der Stellungnahme wurde im Weiteren auf Schwierigkeiten in der Abbildung von genehmigten Plänen hingewiesen, welche dann entstehen, wenn die Genehmigungsbehörde Vorbehalte anbringt. In Bezug auf die Darstellung von Sondernutzungsplänen wird erwähnt, dass nur der Planperimeter erfasst werden soll, während die eigentlichen Pläne als pdf-Dokumente anzuhängen wären. Unstimmigkeiten bei der Bezeichnung von Baulinien und anderen Inhalten wurden ebenfalls angesprochen. Die vollständige Stellungnahme kann auf der FSU-Homepage www.f-s-u.ch eingesehen werden. (Andreas Brunner, Geschäftsführer)

MEMBRES / *MITGLIEDER*

Changements / *Mutationen* 01.03.–30.04.2011

Adhésions / *Eintritte*

Membres ordinaires / *Ordentliche Mitglieder:*
Balthasar Marx, Basel
Heinz Schröder, Dietikon
Verena Schäffer, Lausanne

Membres alliés / *Verbundene Mitglieder:*
Edith Germann, St. Gallen
François Wenker, Estavayer-le-Lac

Etudiant(e)s / *Studierende:*
David Reinhard, Rapperswil
Joël-Pascal Buntschu, Rudolfstetten
Jasmin Klein, Malix
Thomas Roduner, Rapperswil
Ilva Gerber, Rapperswil
Elias Vetter, Rapperswil

Changements de statut / *Wechsel*

De membre ordinaire à membre allié / *Übertritt Ordentliches Mitglied zu Verbundenem Mitglied:*
Nicolas Götz, Basel

De membre allié à membre ordinaire / *Übertritt Verbundenes Mitglied zu Ordentlichem Mitglied:*
Thomas Frutschi, Bern

De membre étudiant(e) à membre ordinaire / *Übertritt Studierende zu Ordentlichem Mitglied:*
Jael Sarah Wandeler, Luzern
Christian Berger, Bern

De membre ordinaire à membre étudiant(e) / *Übertritt Ordentliches Mitglied zu Studierende:*
Claude Gury, Porrentruy

Fin de qualité de membre / *Ende der Mitgliedschaft*
Etudiant(e)s / *Studierende:*
Beat Kammermann, Rapperswil
Antje Malig, D-Bochum
Tanja Zürcher, Basel

DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO / *REDAKTIONSSCHLUSS FSU INFO*

Merci de nous envoyer vos communications par e-mail ou par courrier et de nous les annoncer à l'avance. / *Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw. per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung Ihres Beitrages sind wir dankbar.*

No *Nr.*	Délai rédactionnel *Redaktionsschluss*	Envoi COLLAGE *Versand COLLAGE*
4/11	06.07.2011	19.08.2011
5/11	06.09.2011	20.10.2011
6/11	08.11.2011	21.12.2011

CONTACT / *KONTAKT*

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federaziun svizra d'urbanists

Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen
Tel. 071 222 52 52, Fax 071 222 26 09
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

INFO

Informations de la COSAC / *Nachrichten KPK / Informazioni della COPC*

COMMUNICATION

Communication de la Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC)

La Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC) regroupe tous les responsables des services cantonaux en charge de l'aménagement du territoire. Son rôle est de renforcer la position des cantons dans ce domaine, et d'encourager les échanges d'expériences. A cette fin, ses membres se réunissent régulièrement en assemblées ou en séances; ils rédigent également des prises de position communes au sujet des projets de la Confédération. La conférence a désigné trois commissions s'occupant des tâches techniques en relation avec le plan directeur, les plans d'affectation et les données de base.

Présentation des principales activités en 2010

Le rôle de la COSAC s'est fortement renforcé au cours de ces dernières années grâce à la mise en place par la Confédération de structures participatives pour l'élaboration des projets fédéraux. Réunie en Assemblée générale à Fribourg le 25 mars 2011, la COSAC a mis en exergue les activités suivantes pour l'année 2010:

— Participation au groupe de travail pour l'établissement d'un contre-projet à l'initiative sur le paysage (travaux de la 1ère étape de la révision partielle de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire).
— Co-présidence des groupes de travail de la 2e étape de la révision de la LAT.
— Participation au groupe de travail sur le modèle minimal de données pour les plans d'affectation des zones (mise en œuvre de la loi fédérale sur la géoinformation).
— Contribution à la finalisation des directives pour l'élaboration et l'évaluation des projets d'agglomération de deuxième génération.
— Participation au groupe technique pour l'élaboration du Projet de territoire Suisse.
— Participation au groupe de travail sur les directives techniques fédérales pour le dimensionnement des zones à bâtir (travaux liés à la 1ère étape de la révision partielle de la LAT).
— Propositions de prises de position pour la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) pour les consultations relatives à l'aménagement du territoire.
(Giancarla Papi, Fribourg)

MITTEILUNG

Mitteilung der Schweizerischen Kantonsplanerkonferenz (KPK)

Die Schweizerische Kantonsplanerkonferenz (KPK) setzt sich aus allen Vorsteherinnen und Vorsteher der kantonalen Raumplanungs-Fachstellen zusammen. Sie soll die Stellung der Kantone in der Raumplanung stärken und den Erfahrungsaustausch fördern. Zu diesem Zweck treffen sich die Mitglieder regelmässig im Rahmen von Zusammenkünften oder Sitzungen. Ebenso verfasst die KPK gemeinsame Stellungnahmen zu Vorlagen des Bundes. Die Konferenz hat drei Kommissionen für die fachliche Arbeit in den Bereichen Richtplanung, Nutzungsplanung und Grundlagen eingesetzt.

Die Hauptaktivitäten im Jahr 2010

Die Rolle der KPK wurde im Verlauf der letzten Jahre beträchtlich aufgewertet. Die verstärkte interkantonale Zusammenarbeit einerseits und die partizipative Zusammenarbeit mit dem Bund zu verschiedenen fachlich und politisch relevanten Projekten andererseits. An der letzten Generalversammlung vom 25. März 2011 in Freiburg wurden folgende Aktivitäten des Jahres 2010 besonders hervorgehoben:

— Mitarbeit in der Arbeitsgruppe «Indirekter Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative» (im Zusammenhang mit der 1. Etappe der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung)
— Co-Präsidium in den Arbeitsgruppen zur 2. Etappe der Revision des RPG
— Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Minimale Datenmodelle Nutzungsplanung (Umsetzung des Geoinformationsgesetzes)
— Mitwirkung an der Schlussredaktion der Richtlinien für die Erarbeitung und Evaluation der Agglomerationsprojekte der zweiten Generation
— Mitarbeit in der technischen Arbeitsgruppe «Raumkonzept Schweiz»
— Mitarbeit in der Arbeitsgruppe «Technische Richtlinien zur Dimensionierung der Bauzonen» (Arbeiten im Zusammenhang mit der ersten Etappe der Teilrevision des RPG)
— Mitwirkung an Stellungnahmen der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) zu eidgenössischen Vernehmlassungen im Zusammenhang mit der Raumplanung
(Giancarla Papi, Fribourg)

Calendrier / *Terminkalender*

	Manifestation / *Veranstaltung*	Organisation / *Veranstalter*
JUIN / *JUNI*		
27.–29.06.2011	**48. IFLA World Congress** Veranstaltungsort: Zürich	www.ifla2011.com
28.06.2011	**Tagung: Planen und Bauen auf Bahnarealen** Veranstaltungsort: Olten	VLP-ASPAN 3007 Bern info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch
JUILLET / *JULI*		
08.07.2011	**8e rencontre franco-suisse des urbanistes. Interfaces & métropoles** Lieu: Université de Lausanne	FSU section romande, Urbanistes des Territoires (F), Observatoire universitaire de la ville et du développement durable www.unil.ch/ouvdd, Magali.Henry@unil.ch
AOÛT / *AUGUST*		
10.08.2011	**Kurs Nutzungsplanung mit Minimalem Geodatenmodell, für Büroinhaber und Projektleitende** Veranstaltungsort: Rapperswil	IRAP Institut für Raumentwicklung, HSR esabiote@hsr.ch
11.08.2011	**Kurs Nutzungsplanung mit Minimalem Geodatenmodell, für Sachbearbeitende GIS** Veranstaltungsort: Rapperswil	IRAP Institut für Raumentwicklung, HSR esabiote@hsr.ch
APERÇU / *VORSCHAU*		
23.09.2011– 31.08.2012	**Zertifikatskurs «CAS Stadtraum Strasse»** Innerörtliche Hauptstrassen als Stadträume gestalten Veranstaltungsort: Winterthur	ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften Tössfeldstrasse 11, 8401 Winterthur weiterbildung.archbau@zhaw.ch, http://www.zhaw.ch
25.10.2011	**Tagung: Siedlungsverdichtung** Veranstaltungsort: Baden	VLP-ASPAN 3007 Bern info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch
24.–28.10.2011	**47th ISOCARP Congress** Veranstaltungsort: Wuhan, China	ISOCARP isocarp@isocarp.org, www.isocarp.org
03.11.2011	**Conférence centrale da la FSU / *FSU Zentralkonferenz*** Lieu / *Veranstaltungsort:* KKL Lucerne / *Luzern*	FSU, Geschäftsstelle Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch
17.–18.11.2011	**Praxiskurs Nachhaltigkeit von Projekten beurteilen** Veranstaltungsort: Biel	sanu Postfach 3126, 2500 Biel-Bienne 3 sanu@sanu.ch, www.sanu.ch

Rendez-vous de la FSU / *FSU Termine*

Prière d'annoncer les manifestations au secrétariat de VLP-ASPAN (tél. 031 380 76 76). Informations tirées du calendrier de VLP-ASPAN et d'autres sources. Voir aussi: www.planning.ch, www.vlp-aspan.ch (Agenda), www.f-s-u.ch (News).

Meldungen über Anlässe bitte an das VLP-ASPAN-Sekretariat (Tel. 031 380 76 76). Auszug aus VLP-ASPAN Kalender und anderen Quellen. Weitere Veranstaltungen siehe auch: www.planning.ch, www.vlp-aspan.ch (Agenda), www.f-s-u.ch (News).