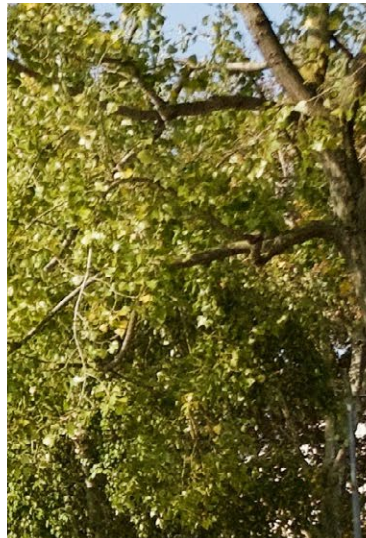


COLLAGE 2/20

Zeitschrift für Raumentwicklung
Périodique du développement territorial
Periodico di sviluppo territoriale
Publikation / publication / pubblicazione FSU



THÈME

Espaces sans voitures
Autofreie Räume
Spazi senza automobili

FORUM

Ein Weg zu sozial-
und klimaverträglichem
Städtebau

Sommaire / Inhalt / Sommario

CARTE BLANCHE

- 4 **Allier cadre de vie et jeu démocratique? Participons!**
(Ville en tête)

THÈME

- 5 **Des espaces courts et réversibles pour une ville résiliente /**
Kurze Wege und unnutzbare Räume für eine widerstandsfähige
Stadt / Distanze brevi e spazi mutabili per una città resiliente
(Xavier Fischer)
- 8 **Arbre ou conduire, faut-il choisir? / Baum oder Auto,
muss man wählen? / Albero o automobile, si deve scegliere?**
(Julie Imholz, Lou Waguet)
- 11 **Temporär autofreie Räume als Reallabore – Aktuelle Projekte
in Deutschland** (Angela Francke)
- 12 **LongLake: spazio a spettatori e creatività – Le chiusure
serali del Lungolago di Lugano** (Olmo Giovannini)
- 13 **Dank gesperrter Strasse die Stadt erleben – Das Beispiel
Glarus** (Marc Schneider)
- 14 **Quand la voiture n'est plus nécessaire – Le contexte
pour l'habitat sans voitures / Welcher Kontext ermöglicht
ein Leben ohne eigenes Auto? Das Beispiel autofreie Wohnsied-
lungen / A quali condizioni è possibile vivere senza auto?
L'esempio dei complessi residenziali senza auto** (Daniel Baehler)
- 17 **Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss? / Les zones
piétonnes sont-elles encore d'actualité? / Le zone pedonali
sono ancora attuali?** (Pascal Regli)
- 19 **Pontevedra: la ville d'abord – Un changement de paradigme /**
Pontevedra: die Stadt zuerst / Pontevedra: prima viene la città
(Entretien avec Miguel Anxo Fernández Lores)
- 22 **Oslo's radical push towards a car-free city centre /**
L'offensive d'Oslo en faveur d'un centre-ville sans voitures /
Oslos radikaler Effort hin zu einem autofreien Stadtzentrum /
La scelta radicale di Oslo per un centro città senza automobili
(Terje Elvsaa)
- 24 **«Zermatt autofrei» – Spezialfall mit Lerneffekten /**
Origine et leçons à tirer du cas de Zermatt / Origine e possibilità
di apprendimento dall'esempio di Zermatt (Thomas Bernhard)

FORUM

- 27 **Ein Weg zu sozial- und klimaverträglichem Städtebau –
Ein Manifest der Gemeinschaft** (Marco Kauer)

INFO

- 30 Nachrichten FSU / Informations de la FSU /
Informazioni della FSU

Editorial

Espaces sans voitures

Face aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux actuels, toutes les politiques urbaines aspirent aujourd'hui à offrir une meilleure qualité de vie à leur population. Elles misent notamment pour cela sur des modes de transport plus durables et des espaces publics requalifiés. Il n'est plus à prouver qu'en interrogeant le rôle jusqu'alors central de l'automobile et en réduisant la place qu'on lui accorde dans les projets urbains, on pourra diminuer la pollution de l'air et le bruit, réaffecter des surfaces et améliorer la sécurité routière.

La population traduit en partie déjà ce besoin dans l'évolution de ses modes de vie: la part des ménages sans voiture augmente en effet dans les grandes villes suisses et le peuple a exprimé à plusieurs reprises sa volonté de limiter le trafic motorisé en votation, via les initiatives des villes et, tout récemment encore, dans les cantons de Bâle-Ville (réglementation en fonction du degré de pollution des voitures) et de Zurich (refus du tunnel urbain du Rosengarten). Un nouvel urbanisme, à échelle plus humaine, semble donc indispensable.

Malgré tout, la place dédiée à la voiture en ville constitue encore souvent, pour les aménagistes, un incontournable qui définit l'espace restant à disposition d'autres usages. Par où commencer pour sortir de cette logique et proposer une autre organisation urbaine? De quelles expériences s'inspirer?

Ce numéro de COLLAGE documente une sélection d'exemples pionniers d'espaces sans voitures en Suisse et en Europe. Des projets qui font le pari de penser la répartition de l'espace en s'affranchissant des contraintes automobiles. Ces exemples jouent sur différentes temporalités et échelles, de la fermeture temporaire de rues à la piétonnisation pérenne de centres de localités. Entre les deux, les possibilités sont nombreuses: places sans voitures en surface (mais avec un parking en sous-sol), zones piétonnes ou quartiers sans voitures. Leur effet est dans certains cas direct et affirmé. Il constitue dans d'autres cas un premier pas sur le long chemin du retour vers la ville d'avant la voiture...

VORSCHAU COLLAGE 3/20

«Grenzen überwinden» – Die Schweiz teilt ihre Landesgrenzen mit fünf Ländern. Teilweise mitten auf diesen Grenzen liegen verschiedene Regionen, die wachsen und sich entwickeln – oftmals ungehindert der administrativen Grenzen. Es sind funktionale Räume, die stark verflochtene Beziehungen in vielfältiger Hinsicht aufweisen. Das Heft wirft ein Schlaglicht auf die landesgrenzenüberschreitende Planung und fragt nach der Übertragbarkeit von Lösungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.



Daniel Baehler, Jenny Leuba, Paolo Todesco

Autofreie Räume

Angesichts der aktuellen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen strebt die Stadtpolitik heute ganz allgemein nach einer besseren Lebensqualität für die Bevölkerung. Sie setzt dabei vorwiegend auf nachhaltigere Verkehrsmittel und auf die Neugestaltung öffentlicher Räume. Es ist nunmehr unbestritten, dass Luftverschmutzung und Lärm abnehmen und die Verkehrssicherheit verbessert wird, wenn die zentrale Rolle der Autos hinterfragt und ihnen in städtischen Projekten weniger Platz zugestanden wird. Ausserdem lassen sich dadurch Flächen neu nutzen.

Dieses Bedürfnis zeigt sich teilweise bereits in veränderten Lebensweisen der Bevölkerung: Der Anteil der Haushalte ohne Auto nimmt in den grossen Schweizer Städten zu und das Stimmvolk hat in Städten mehrmals seinen Willen kundgetan, den motorisierten Verkehr zu reduzieren, so kürzlich auch im Kanton Basel-Stadt (auf dem lokalen Strassennetz sind ab 2050 nur noch umweltfreundliche Verkehrsmittel zugelassen) und in Zürich (Ablehnung des Rosengartentunnels). Ein neuer Städtebau in menschlicherem Massstab scheint unerlässlich.

Trotzdem ist für die Planer*innen der Platz, den die Autos in der Stadt einnehmen, oft immer noch eine unumgängliche Vorgabe, die den anderweitig zur Verfügung stehenden Raum definiert. Wie kommt man von dieser Logik weg und zu Vorschlägen für neue urbane Strukturen? Wo gibt es Inspirationsquellen?

In diesem Heft wird eine Auswahl von autofreien Pionierprojekten aus der Schweiz und Europa vorgestellt. Projekte, die es wagen, die Aufteilung des Raums ohne die einschränkenden Autos vorzunehmen. Die Beispiele unterscheiden sich in ihrem zeitlichen Rahmen und Massstab: von der vorübergehenden Schliessung von Strassen bis zu dauerhaften Fussgängerzonen in Ortszentren. Dazwischen gibt es zahlreiche Möglichkeiten wie autofreie Plätze (aber mit unterirdischer Einstellhalle), Fussgängerzonen oder autofreie Siedlungen. In gewissen Fällen sind deren Auswirkungen sehr direkt und unbestritten. In anderen Fällen kann es sich dabei aber auch um einen ersten Schritt auf dem langen Weg zurück zu einer Stadt aus der Zeit vor dem Auto handeln...

Spazi senza automobili

Di fronte alle odierne sfide ambientali, economiche e sociali, tutte le politiche urbane aspirano ad offrire una migliore qualità di vita alla popolazione. A tale scopo, esse si affidano a forme di trasporto più sostenibili e a spazi pubblici riqualificati. Non c'è più bisogno di dimostrare che, mettendo in dubbio il ruolo finora centrale detenuto dall'automobile e riducendo lo spazio che le viene riservato nei progetti urbani, è possibile ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico, riallocare le superfici e migliorare la sicurezza stradale.

L'esigenza di un cambiamento radicale si riflette nella modifica dello stile di vita di parte della popolazione: la percentuale di nuclei familiari senz'auto è in aumento nelle grandi città svizzere e la popolazione ha più volte espresso la propria volontà di limitare il traffico motorizzato tramite le iniziative delle città e, recentemente, le votazioni nei cantoni di Basilea Città (regolamento in base al livello di inquinamento delle automobili) e Zurigo (rifiuto del progetto per la costruzione della galleria sotto la Rosengartenstrasse). Appare quindi indispensabile adottare una pianificazione urbanistica nuova e più a misura d'uomo.

Cionostante, per i pianificatori lo spazio dedicato all'automobile in città è ancora troppo spesso l'elemento essenziale, che definisce lo spazio residuo disponibile per altri scopi. Da dove cominciare per uscire da questa logica e proporre una diversa organizzazione dello spazio urbano? Da quali esperienze possiamo trarre ispirazione?

Questo numero di COLLAGE presenta una selezione di esempi pionieristici svizzeri ed europei di spazi senz'auto. Si tratta di progetti che corrono il rischio di pensare alla distribuzione dello spazio tralasciando il vincolo delle automobili. Tali esempi mostrano progetti molto differenti tra loro per scala e durata: dalla chiusura temporanea di singole strade alla pedonalizzazione permanente di interi centri cittadini. Tra questi due estremi le possibilità sono molte: spazi senza automobili in superficie (con parcheggi sotterranei), zone pedonali o quartieri senz'auto. Il loro effetto è in alcuni casi diretto e deciso; in altri casi, invece, si tratta di un primo passo sulla lunga strada del ritorno alla città prima dell'avvento dell'automobile.

Quand la voiture n'est plus nécessaire

Le contexte pour l'habitat sans voitures

DANIEL BAEHLER

Docteur en géographie, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne.

Dans certains quartiers, les habitant·e·s s'engagent à vivre sans posséder de voiture. Basé sur les résultats d'une thèse de doctorat, cet article décrit ces laboratoires de transition en matière de mobilité. A travers l'exemple de neuf quartiers en Suisse et en Allemagne, il présente le contexte spatial et social nécessaire – selon leurs habitant·e·s – pour vivre sans voiture privée, tout en en dressant le profil et les motivations.

La fin du 20^e siècle a vu apparaître des quartiers dans lesquels le stationnement automobile est presque totalement banni. C'est l'aboutissement d'un développement initié dans les années 1970 avec les premiers quartiers résidentiels sans espaces en surface dédiés à la voiture (mais avec des parkings souterrains). Le premier quartier «100%» sans voitures a vu le jour en Allemagne, en 1995. En Suisse, ce n'est qu'en 2011 qu'un projet de ce type a été inauguré, «Burgunder» à Berne. Seules quelques places visiteurs y sont proposées, alors que les lois exigent encore souvent une place par logement. [1]

Même si ces quartiers s'étendent sur des périmètres restreints, ils contribuent à libérer la ville des voitures. En s'attaquant à la source des déplacements (le domicile), ils constituent une brique importante pour la mise en place d'un système de mobilité durable, puisqu'environ 70% des déplacements en Suisse y commencent ou s'y terminent. [2]

Etude de neuf habitats sans voitures

Cette thèse de doctorat constitue la première étude à grande échelle auprès de résident·e·s d'habitats sans voitures. Elle a porté sur neuf quartiers, cinq en Suisse (Burgunder à Berne, FAB-A à Bienne, Giesserei à Winterthur, Oberfeld à Ostermundigen et Sihlbogen à Zurich) et quatre en Allemagne (Klein Borstel et Saarlandstrasse à Hambourg, Stellwerk 60 à Cologne et Weissenburg à Münster). Ils présentent une grande diversité, en types (six correspondent à des formes d'habitat coopératif), en tailles (de 20 à plus de 400 logements, pour un total de 1200 logements étudiés), en âges (inaugurés entre 2000 et 2014) et en emplacements (du centre à la périphérie). Une enquête par questionnaire y a été conduite en 2016, complétée par une cinquantaine d'entretiens avec des habitant·e·s de six quartiers en 2017.

Les habitant·e·s ont un profil particulier: la grande majorité présente un niveau de formation élevé et accorde une grande importance aux valeurs éthiques ou altruistes. Presque la moitié des ménages sont des familles. Le choix d'une vie sans voiture est motivé par des raisons pratiques (absence de besoin, alternatives suffisantes) et personnelles (motivations écologiques avant tout). Le choix résidentiel est, lui, expliqué par des éléments aussi différents que la bonne accessibilité

du quartier ou la vie en communauté. Et pour casser les préjugés, les habitant·e·s ne sont pas tous des cyclistes écolos, mais aussi des personnes plus pragmatiques, voire clairement utilitaristes.

Pour être mobiles, les habitant·e·s s'appuient sur des moyens de transports alternatifs à la voiture privée, en particulier le vélo et les transports publics. De plus, ils et elles recourent à des services de mobilité (par exemple des services de livraison), et utilisent ponctuellement une voiture (par le biais d'un système d'autopartage, de location ou d'emprunt). En général, les habitant·e·s privilégient les destinations accessibles sans voiture, et donc souvent la proximité. Enfin, la communauté joue un rôle important: l'entraide entre voisin·e·s et les activités collectives facilitent la vie sans voiture. Sans compter que l'esprit de communauté encourage et «normalise» cette manière de vivre.

L'importance du contexte

Pour vivre sans voiture, un certain contexte spatial est nécessaire. Trois échelles d'analyse peuvent être distinguées: l'habitat, le quartier environnant et l'accessibilité plus générale.

Pour cette dernière, le plus important est l'existence d'un arrêt de bus ou de tram accessible en cinq minutes à pied, ainsi qu'une gare RER à proximité. Les transports publics doivent être performants et permettre de rejoindre non seulement le centre-ville et une gare bien desservie (surtout en Suisse où les pendulaires sont nombreux), mais aussi d'autres nœuds importants comme les centres de districts. De plus, bus et trains doivent être accessibles à toutes et à tous: familles avec poussettes ou personnes à mobilité réduite. Les habitant·e·s estiment également important de disposer de réseaux piétonniers et cyclables sûrs et directs pour leurs déplacements quotidiens. La localisation de l'habitat – au centre-ville ou en périphérie – semble peu compter, du moment que l'accessibilité en transports publics et à vélo est garantie. Ces deux critères limitent donc le périmètre où un habitat sans voiture peut être installé. Mais avec le développement des transports publics en Suisse et les vélos à assistance électrique, de vastes espaces sont potentiellement susceptibles d'accueillir de tels projets. La plupart des résident·e·s combinent les différents modes de transport de manière à tirer profit de leurs avantages respectifs. Ainsi, lors de la réalisation d'un habitat sans voitures, garantir une bonne accessibilité multimodale est important, quel que soit le contexte.

[1] La «Plateforme habitat à stationnement réduit» présente la situation juridique en Suisse ainsi que de nombreuses informations et des exemples: www.habitat-mobilitedurable.ch

[2] ARE/OFS 2017: Microrecensement mobilité et transports 2015.



[ILL. 1]

[ILL. 1] Espace vert partagé au centre de Klein Borstel, Hambourg. (Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 2]

[ILL. 2] Marché hebdomadaire à Oberfeld, Ostermundigen. (Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Rampe d'accès au parking vélo souterrain à Stellwerk 60 à Cologne. (Photo: Daniel Baehler)

Dans le quartier environnant, la présence d'un magasin d'alimentation ainsi que des espaces de récréation (forêt, parc) sont considérés comme les autres conditions de base pour vivre sans voiture: lorsque les possibilités d'achats et de loisirs sont données sur place, se passer d'une voiture devient plus facile. D'autres offres sont essentielles pour certains groupes, telles que les crèches ou écoles pour les familles. Par contre, la proximité de bars et cafés – lieux généralement fréquentés moins souvent – est jugée peu importante. Enfin, les habitant·e·s souhaitent que leur lieu de résidence s'intègre dans un espace plus vaste protégé des nuisances du trafic motorisé.

À l'échelle de l'habitat, la possibilité de stationner les vélos est essentielle: près de 50 % des ménages annoncent posséder plus d'un vélo par personne! Le parking à vélos doit donc être suffisamment grand, sécurisé et facile d'accès. L'approvisionnement alimentaire est parfois organisé au sein même de l'habitat, avec des épiceries, des marchés hebdomadaires, des commandes groupées ou encore des potagers communautaires. La gestion des déchets, qui peut constituer un défi lorsque l'on vit sans voiture, doit aussi être réglée. Enfin, l'habitat doit proposer des espaces extérieurs partagés ainsi que des salles communes afin de permettre des activités entre voisin·e·s, permettant ainsi de limiter les déplacements liés aux loisirs.

Au-delà des considérations spatiales, la possibilité de vivre sans voiture repose aussi sur des aspects immatériels, culturels: il faut parvenir à se libérer des normes sociales, comme celle qui enjoint toute famille à acquérir un monospace! Ne pas devoir sans cesse justifier son choix peut donc encourager et faciliter cette manière de vivre.

Faisable et prometteur

Vivre sans voiture repose donc sur une équation composée d'une part de stratégies individuelles et collectives, et d'autre part de facteurs contextuels. On peut retenir que les attentes à l'égard du contexte spatial sont satisfaites dans la quasi-totalité des agglomérations suisses, même si les réseaux de mobilité douce y sont encore trop souvent lacunaires. Il existe donc un grand potentiel pour le développement de quartiers sans voitures: aux autorités de les encourager! Ces lieux de vie attractifs répondent en effet simultanément à plusieurs défis majeurs, tels que la crise climatique, la pénurie de logements ou le vieillissement de population. L'importance des paramètres sociaux et culturels, constituant souvent un frein au développement de ce type d'habitat, ne doit toutefois pas être négligée: la mise en place de mesures d'accompagnement s'avère donc indispensable. Les exemples réussis évoqués dans cet article sont l'expression d'une belle promesse: 25 % des ménages étudiés possédaient une voiture avant d'emménager dans leur logement actuel... Lorsque le contexte est attractif, même les automobilistes préfèrent s'en passer!

CONTACT

daniel.baehler@unil.ch

PUBLICATIONS

<https://igd.unil.ch/daniel.baehler>

ZUSAMMENFASSUNG

Welcher Kontext ermöglicht ein Leben ohne eigenes Auto? Das Beispiel autofreie Wohnsiedlungen

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist eine neue Wohnform entstanden: autofreie Wohnsiedlungen, in denen sich die Bewohner*innen zu einem Leben ohne eigenes Auto verpflichten. Im Rahmen einer Doktorarbeit wurde die Bewohnerschaft von neun Siedlungen in der Schweiz und in Deutschland befragt. Sie verfügen über ein hohes Bildungsniveau, fast die Hälfte der Haushalte sind Familien und ein Viertel besass vor dem Einzug ein Auto. Ihre Motivationen, autofrei zu leben, sind praktischer (kein Bedarf) und persönlicher Natur (Umweltbewusstsein), für den Umzug sprachen neben der Erreichbarkeit oft auch soziale Gründe (z.B. genossenschaftliche Wohnformen). Neben individuellen Strategien, erfolgreich ohne eigenes Auto zu leben, ist auch der Kontext wichtig. Für die Bewohner*innen sind insbesondere eine gute ÖV-Anbindung und ein attraktives Fuss- und Velowegnetz von Bedeutung. Im Quartier sollten sich Einkaufsmöglichkeiten wie auch Naherholungsräume in Gehdistanz befinden. In der Siedlung selbst sind hauptsächlich sichere und einfach zugängliche Veloparkplätze sowie Gemeinschaftsräume und attraktive Aussenbereiche wichtig. Ausserdem ist auch ein sozialer Kontext notwendig, der autofrei leben ermöglicht. Während dieser schwieriger zu beeinflussen ist, bietet der räumliche Kontext in Schweizer Agglomerationen ein grosses Potenzial für autofreie Wohnsiedlungen. Es lohnt sich, dieses stärker zu nutzen!

RIASSUNTO

A quali condizioni è possibile vivere senza auto? L'esempio dei complessi residenziali senza auto

All'inizio del XXI secolo è emersa una nuova forma di abitazione: i quartieri residenziali senza auto, in cui i residenti si impegnano a vivere senza possedere un'automobile propria. Nell'ambito di una tesi di dottorato sono stati intervistati i residenti di nove complessi residenziali senza auto in Svizzera e in Germania. Essi hanno in generale un alto livello di istruzione, quasi la metà dei residenti intervistati sono famiglie e un quarto possedeva un'auto prima di trasferirsi in una di queste residenze. Le ragioni del vivere senza auto citate dagli intervistati sono pratiche (nessuna necessità), personali (consapevolezza ambientale) e talvolta di natura sociale (ad esempio le cooperative di costruzione di alloggi che offrono pigioni moderate). Oltre alle strategie individuali, per vivere con successo senza auto, è importante anche il contesto. Per i residenti sono particolarmente importanti dei buoni collegamenti con i mezzi pubblici così come delle reti pedonali e ciclabili attrattive. Nel quartiere devono inoltre esserci negozi ed aree ricreative raggiungibili a piedi. I complessi residenziali devono essere dotati di parcheggi per le bici sicuri e ben accessibili. Tra i presupposti necessari, il più difficile da realizzare è quello di creare un contesto sociale adeguato. La situazione territoriale degli agglomerati svizzeri offre un grande potenziale per i complessi residenziali senza auto. Varrebbe la pena sfruttare maggiormente questo potenziale!

