

les arts bleus

60 FF
Fr-Eng parall.

2/99

MOBILITE OU URBANITE

revue internationale
d'architecture

71-L89909

fondateurs :

Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Heijo Petäjä
André Schimmerling, Kyösti Alexandre, en 1958

édition :

"Les amis du Carré Bleu" association loi de 1901

directeur de la revue :

André Schimmerling

rédacteur en chef :

Philippe Fouquey

comité de rédaction :

Veneta Charlandjieva, Denise Cresswell, J.Cl.Deshons,
Claire Duplay, L.P. Grosbois, Lucien Hervé, Bernard Kohn,
Maurice Sauzet, Ionel Schein, Pierre Vago, J.L. Véret
Liane Lefaivre

développement :

Rodolphe Hervé, Pierre Morvan,

service photographique :

Lucien Hervé

régie publicité :

"le carré bleu"3, place Paul-Painlevé, 75005 Paris,

Tel. 01 43 26 10 54

diffusion locale :

Denise Cresswell

collaborateurs France :

R. Aujame, A. Boros, A. Jobard, J. Kishlar, F. Lapied, P.
Lefevre, M. Mangematin, M. Martinat, Cl. H. Rocquet,
Thomas Wierzchowski.

Collaborateurs étrangers :

Allemagne : Nina Nedeljkov

Belgique : Bruno Vellut, Pierre Puttemans

Danemark : Jorn Utzon, Henning Larsen,

Ecosse : Vasile Toch

Etats-Unis : Attila Batar, Stephen Diamond

Finlande : Kaisa Broner, Juhani Katainen,
Juhani Pallasmaa, Antti Nurmesniemi,
Veikko Vasco Matti Vuorio,

Grèce : A. Antonakakis

Hollande : Alexander Tzonis

Hongrie : C.K. Polonyi, Katalyn Korompay

Israël : Gabriel Kartesz

Italie : Giancarlo de Carlo,
Massimo Pica Ciamarra, Luciana de
Rosa, Manfredi Nicoletti,

Norvège : Sverre Fehn

Suede : Ralph Erskine, Elias Cornall,

Georg Varhelyi

Layout : Thomas Wierzchowski

Tout droits de reproduction réservés

Commission paritaire 59 350

"Le Carré Bleu"

revue internationale d'architecture

33, rue des Francs - Bourgeois, 75004 Paris

Secrétariat : 18, av. R.-A. Vivien 94160 Saint

Mandé - France tel. 00 33 1 43 65 74 74

Imprimeur Meinema bv, Delft, Pays Bas

0031152125915

Le Carré Bleu 2/99**Sommaire.****Editorial**

André Schimmerling 1 - 2

"Mobilité ou Urbanité" Attila Batar 3 - 4

Une concertation d'idées parmi des élèves d'Ecoles
d'Architecture Européennes 5 - 35

Actualités :

Villes et Transport- L'Expérience Globale
par Pierre Laconte 36-38

Urbanisation et Urbanisme
par Charles Polonyi 39-41

La guerre contre l'automobile a commencée
par Pierre Lefèvre 42-46

Expositions : 47

L'Architecture du regard de Lucien Hervé à la Galerie Laurent
Herschritt 5 Rue Jacques Callot
(Paris 6-ème)

Conférences-débats

En dépliant : approche visionnaire d'un quartier
sans voitures a Budapest.

Revue publiée avec le concours du Centre National du Livre

Page titre : via Constantinopoli, "la mobilité" Naples ou lieu d'urbanité

éditorial

Le thème du présent No. est introduit par un essai de notre collaborateur Attila Batar consacré à la critique d'une évolution qui privilégie la voiture individuelle en tant que moyen de transport au sein des métropoles et mégalopoles des pays développés. Sous le titre " Mobilité/Urbanité" nous présentons des projets-idées d'élèves (en fin d'étude) d'Ecoles d'Archi- tecture Européennes, ayant participé à une "concertation d'idées" organisée par le "carré bleu" et l'Association Patrick Geddes de Montpellier. Ces projets ont été retenus par un Jury international qui a siégé au mois de Mai 98 à Paris.Par cette "concertation" "le carré bleu" a tenu à s'associer à l'action de la Commission d'Environnement de Bruxelles, organisatrice de la "Journée sans voitures" le 22 Septembre 98.

La "concertation avait comme objectif de réunir des propositions relatives à un mode urbain renouvelé sous la forme d'un concept et non d'une étude détaillée. Notre rédaction a demandé à un certain nombre d'Ecoles ou de Facultés de choisir un site urbain (central ou périphérique) en tant que base de la proposition. Nous présentons dans ces pages les projets retenus d'une façon certes sommaire et générale en insistant sur les idées directrices bases des propositions. De expositions sur ce thème pourront être organisées ultérieurement dans des villes qui en exprimeront le désir.Dans la partie " ACTUALITES" de ce No. nous présentons des extraits d'une étude de M. Pierre Laconte, Conseiller du Président de l'Union Inter-nationale des Transports Publics de Bruxelles,consacré au thème " Villes et Transport -une Expérience Globale".

Our present number is introduced by Attila Batar ,a planner and long time collaborator to our review. He is expressing his concern about the ever growing amount of vehicular traffic in our citiesand insisting on the necessity to bring under control this trend.

Under the title " Mobility or Urbanity" we are presenting a selection of projects prepared bystudents of various Schools of Architecture and Planning in Europe in the frame of a competition organized by our review and the "Patrick's Geddes Association of Montpellier.

The competition was linked to the initiative of the Environmental Commission of Bruxelles regarding a " car free day " in various cities of Europe.

The organizers were asking students to submit proposals which should suggest a renewed urban approach as a concept and not a detailed study. The schools were entrusted with the selection of the sites which had to be "improved".

We are presenting here a number of retained projects by an international Jury, May 99, in order to illustrate the approach to an extended urban problem by the new generation in Europe.

In the frame of our chapter "ACTUALITIES" we are repro- ducing extracts from a study by Mr.Pierre Laconte, Counsellor to thePresident of the International Union of Public Transport in Bruxelles,stressing the necessity of a coherent urban policy of public transportation.The afor- mentioned study has been integrally published by the monthly bulletin of the Union. (September 99) Mr.Pierre Lefèvre,Architect and Planner, is summing up recent measures restricting vehicular traffic in central districts of various middle-sized

M.Laconte assume depuis longtemps une tâche de coordination dans ce domaine particulièrement délicat. Son étude a été publiée dans le Journal de l'Union Internationale (Septembre 99).

Cette partie du présent No. contient également une étude de notre collaborateur Pierre Lefèvre sur l'action entreprise par plusieurs villes en faveur de la circulation piétonne.

Une partie de notre compte-rendu " du concours " Mobilité/Urbanité" est présenté, pour des motifs techniques, sous forme de dépliant indépendant, mais bien entendu inséré dans le No.

cities in Germany, and allowing, as a result the creation of "car free" spaces, for pedestrians.

Our presentation of the students competition is including an independent folder, inserted in the present issue.

André Schimmerling

MOBILITE OU URBANITE

Attila Batar.

Les villes d'aujourd'hui souffrent d'absence d'air, de pollution, de mauvaises odeurs, de bruits, la circulation dans les rues est devenue dangereuse, les ambulances et les voitures de pompiers se noient dans un flux ininterrompu, les communications réclament des solutions.

Les villes sont devenues trop encombrées, la criminalité, la misère se sont infiltrées dans certains quartiers et les habitants bien situés ou moins bien situés ont commencé à se sauver dans des lieux éloignés de la cité traditionnelle et proches de la nature. Le citadin d'hier est obligé de parcourir des distances de plus en plus importantes pour rejoindre son lieu de travail. Les travailleurs doivent passer de plus en plus de temps sur les routes pour accéder à leur lieu d'activité. La population vit d'une façon plus dispersée et la circulation a continué à se ralentir. Le trajet au lieu de travail à partir des établissements dispersés ne peut s'effectuer qu'au moyen de la voiture individuelle. Par voie de conséquence, le bruit et la circulation ont continué à s'intensifier, la vie est devenue de plus en plus malsaine.

L'émigration de la population a été suivie par celle des grands magasins, des supermarchés et les habitants ont du passer encore plus de temps dans leur voiture.

Plus récemment, ce sont également les lieux de travail qui se sont associés à ce courant de déplacement. La ville traditionnelle est devenue le lieu préférentiel du tourisme et les autorités en charge des agglomérations ont

commencé à attirer sur leurs sites disponibles des activités du tertiaire, de l'industrie légère. L'émigration de la population a suivie également par la dissémination des lieux de travail.

Le sauve-qui-peut, la dispersion constituent le trait prépondérant de nos jours. Serait-il possible d'orienter cette tendance dans une direction qui permettrait la constitution d'établissements décentralisés relativement denses dans le contexte d'agglomérations de plus en plus vastes, des métropoles ou des villes régionales? Il s'agit de noeuds de caractère urbain, de communautés qui réuniraient à la fois les lieux de travail, les possibilités d'approvisionnements et d'amusements et les lieux d'habitat relativement denses. Et le tout à l'échelle humaine.

Dans la mesure où la population aurait l'occasion de travailler à proximité de son lieu de résidence et qu'elle pourrait s'approvisionner dans des commerces proches de son lieu de travail et ce faisant fixer une limite à l'extension urbaine, tout en réservant les terrains au delà des limites de l'agglomération à la nature, on pourrait imaginer que les voies de communication se raccourciraient et que les transports en commun deviendraient, grâce à une implantation plus dense du bâti, un moyen de déplacement plus avantageux que la voiture individuelle.

La voiture individuelle née disparaîtra point, mais il faudrait les utiliser d'une façon appropriée. Ceux qui vont à leur travail peuvent compléter les moyens offerts par les

transports en commun en empruntant le vélo ou une mini-voiture électrique.

Si la société préconisait une restructuration de son mode de vie et que les autorités locales prenaient des dispositions appropriées comme par exemple la création de promenades pour piétons, l'institution de limites à la pénétration de voitures individuelles, avec ouvertures de parking...etc..il serait possible de faciliter la circulation d'une façon significative.

Si l'ensemble de ces mesures pouvaient être complétées par la création d'espaces naturels (des fontaines, des voies d'eau, de jardins,etc..) au sein des quartiers anciens aussi bien que dans les zones périphériques on pourrait imaginer que les aspects humains avantageux de la vie urbaine rendraient plus agréable cette dernière et attireraient ceux qui hier encore cherchaient à y échapper.

A l'occasion de la journée " sans voitures" organisée par "Eurocities" Bruxelles le 22 Septembre 98, la revue d'architecture "le carré bleu" a lancé une concertation d'idées à l'intention des étudiants d'Ecoles d'Architecture et d'Instituts d'Urbanisme européens, sur le thème "Mobilité/Urbanité". Chacun de ces établissements a désigné un site pour servir de base d'étude à une proposition, qui devait être généralisable à d'autres parties semblables de l'agglomération. Les résultats du concours ont été positifs.

Nous présentons dans le cadre du présent No. une vue d'ensemble des projets lauréats retenus par un Jury international au mois de Mai dernier à Paris.-

SOMMAIRE du Concours :

"MOBILITE / URBANITE"

Une concentration d'idées.-

Présentation des projets présentés et retenus par le jury dans le cadre du concours organisé par le Carre Bleu à l'intention des élèves d'Ecoles d'Architecture Européennes.

APPROCHES :

- Thérapeutique

Projets de quartier "Forencvaros"
Ecole Polytechnique Budapest, Architecture :

1. Daranyi, Nagypal, Szedlacsek
2. Lancos Aron, Nagy Marton

- Chirurgicale

- Ecole d'Architecture St. Luc, Bruxelles
Decongestionnement d'un secteur central,
Chloé Gruemeau, Maud Hervette

- Organique

"Ville dans la ville"
Université de Naples
Alfredo Angelilo, Marina Gorruso

Ecole Polytechnique d'Helsinki, Architecture
Un ensemble résidentiel proche de centre de la ville,
Pekka Hänninen, Sevón Katarina, Veikko Vasco.

- Ecologique :

1. Projet pour un ensemble à Montreuil (Paris)
Pierre Lefevre et élèves

- Structuraliste

Ecole d'Architecture de Montpellier.
Requalification de la voirie de la ville :
"voies douces et quartiers". Philippe Cointet,
Eric Baby, Frith Tony

- Futuriste

Institut d'Urbanisme de Berlin et Université
d'Edimbourg.
Projet de coordination d'infrastructures à Berlin
en vue d'assurer une liaison entre quartiers .
Graham Ross.

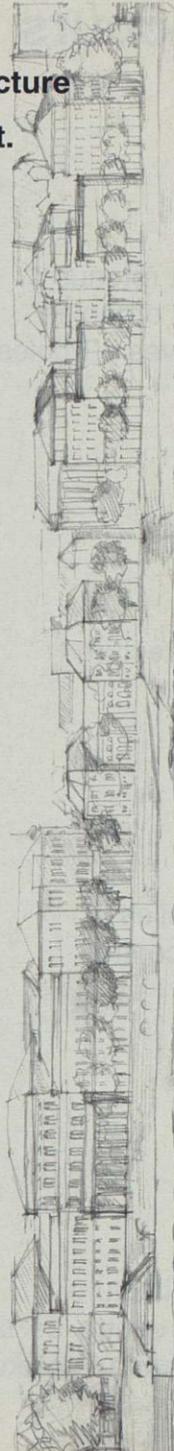
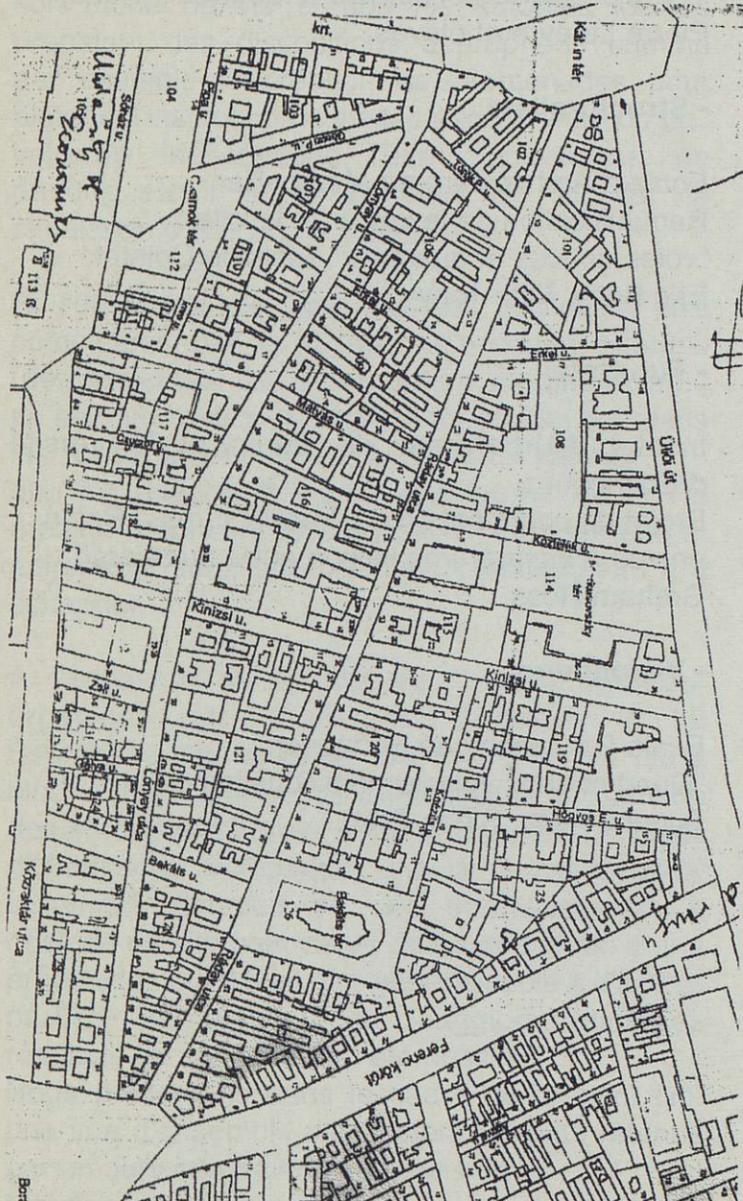
- Visionnaire

Ecole Polytechnique Budapest.
"Quartier sans voitures individuelles"
Schenk Attila, Sipos Zsolt.

Approche Thérapeutique

Budapest, Ecole Polytechnique, Faculté d'Architecture

Aménagement du quartier Ferenc Varos a Budapest.



Etude sur le quartier de Ferencváros a Budapest : mesures en vue d'améliorer la circulation piétonne.

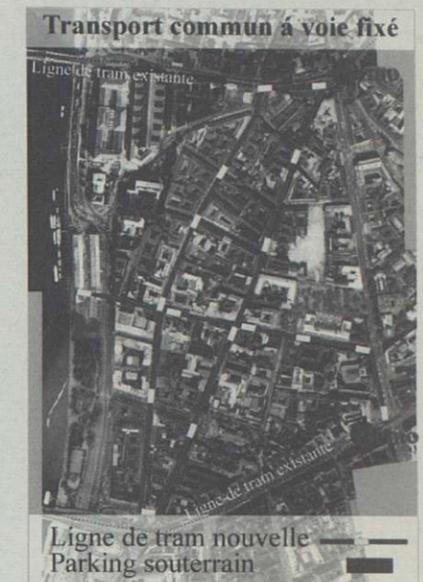
AUTEURS :

DARÁNYI P.K.
NAGYPÁL V.
SZEDLACSEK B.

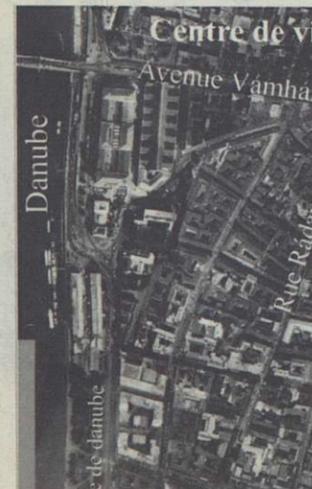
Budapest, Ecole Polytechnique, Faculté de l'Architecture

Láncos Áron et Nagy Márton

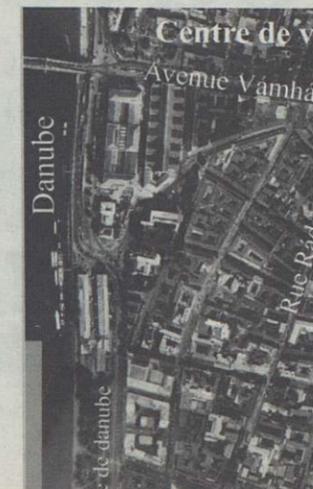
Société ouverte, ville fermée



Socie



Socie



Socie



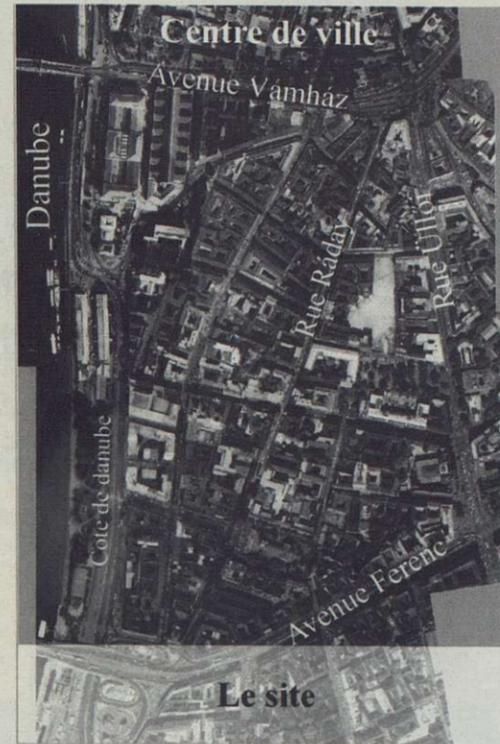
Société ouverte



Société ouverte, ville



Société ouverte,



Le site: Budapest, Ferencváros

Approche chirurgicale

L'INSTITUT ST. LUC, BRUXELLES "PATCH WORLD STATION"

Wouters Michelle, Chloé Gruemeau, Maud Hervette

Mobilité - Urbanité

Chaque matin et chaque soir, c'est une véritable mer de voitures qui entre et sort de la capitale. Les autorités publiques ont évalué la saturation complète du réseau routier vers l'année 2005. La plupart des travailleurs exerçant à Bruxelles, habitent la grande périphérie, dans un rayon de 30 km. La solution envisagée actuellement est la création d'un Réseau Express Régional basé sur les lignes ferrovières existantes. Le RER devrait être réalisé dans les dix années à venir.

Si cette décision politique a pour but de fluidifier le trafic, il ne résout pas le problème pour la capitale; en effet, celle-ci souffre d'une pollution sans cesse croissante. D'années en années la qualité de vie dans Bruxelles diminue, gênée par les embouteillages quotidiens, le stationnement sauvage, l'atmosphère saturée, le bruit... bref la place grandissante de la voiture, qui s'est infiltrée incidieusement dans toutes les activités urbaines.

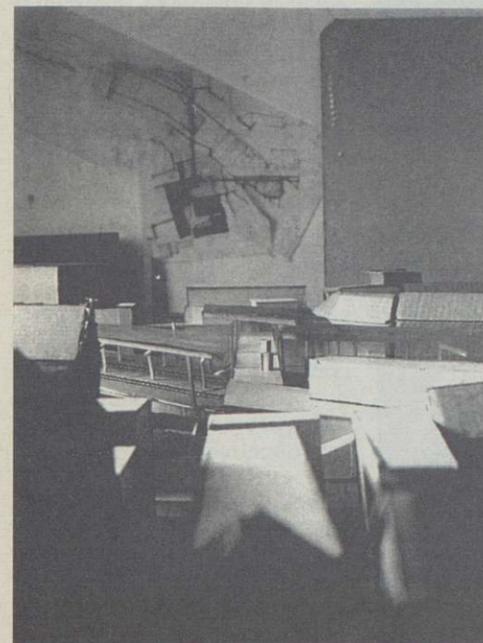
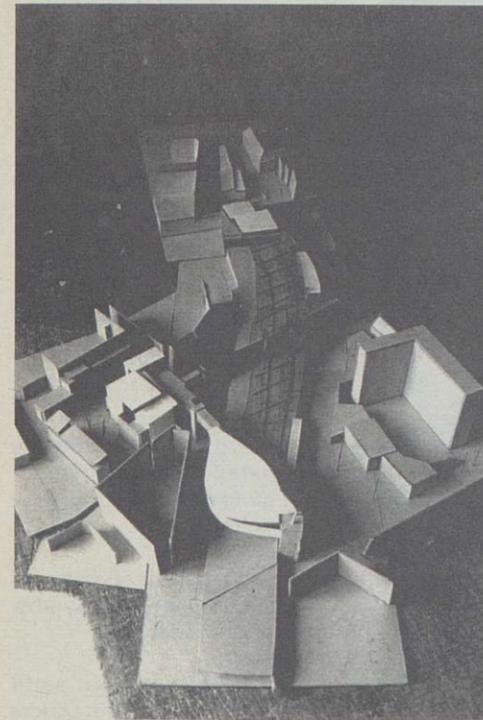
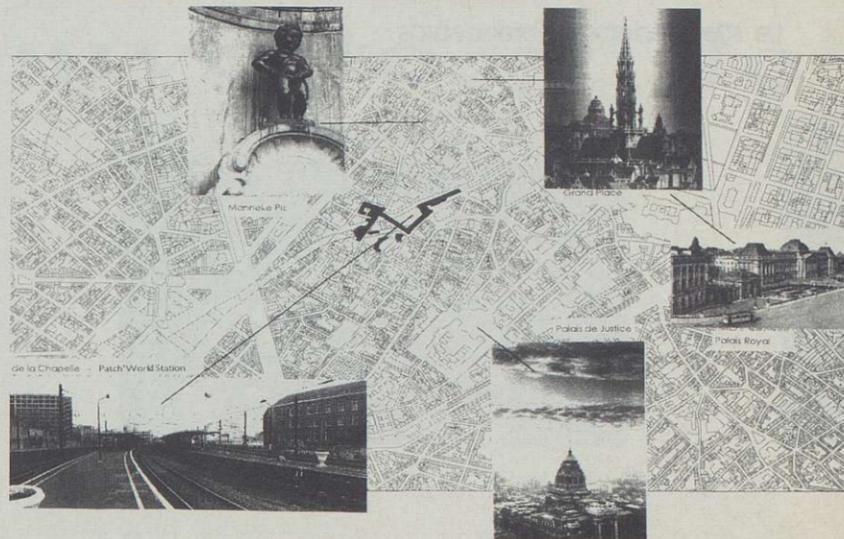
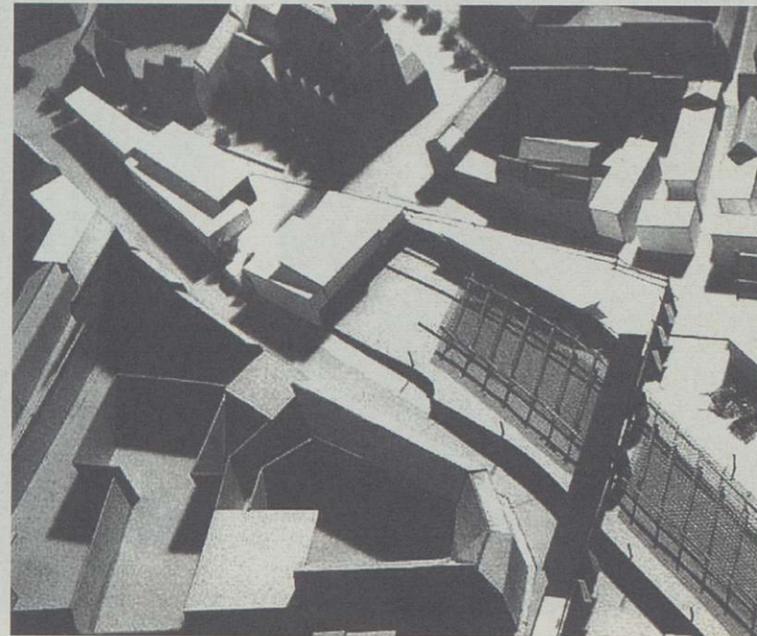
Notre projet n'a pas pour but de résoudre le problème de la mobilité au niveau de la région dans son ensemble mais nous sommes intéressés à un quartier particulier du pentagone bruxellois. Le quartier étudié se développe autour d'une halte ferrovière actuellement sous exploitée. A 500 m du centre historique de la capitale, ce quartier est envahi par les voitures pénétrant dans la capitale et cherchant un stationnement gratuit, proche des quartiers commerciaux.

Notre point de départ est de considérer cette halte comme un arrêt potentiel pour le RER. La gare desservie de manière plus fréquente permettrait d'améliorer l'accessibilité à de nombreuses écoles, de nombreux lieux de travail et aussi aux multiples activités commerciales et culturelles environnantes...

Mais le RER ne suffit pas, il fallait également réduire l'emprise de l'asphalte, favoriser la place du piéton et du cycliste, améliorer les correspondances des transports en commun.

Dans le cadre de Bruxelles, capitale culturelle de l'an 2000, nous avons imaginé un centre des cultures du monde qui s'établirait sur et au bord du chemin de fer laissant libre les parcelles en friche pour y installer du logement, des commerces de proximité et des équipements de quartier.

La mobilité dans la ville ne se résoudra pas seulement en réduisant l'usage de la voiture pour se rendre à son lieu de travail mais aussi en favorisant l'usage des transports en commun pour toutes les autres activités quotidiennes : aller au supermarché, aller au spectacle, faire du sport, aller au resto, sortir en boîte, aller voir une expo...



La Ville de Bruxelles a développé ces dernières années des promenades thématiques qui emmènent les piétons à travers le coeur de Bruxelles.

Il existe en outre de nombreuses ruelles piétonnes, ou qui ne demandent qu'à l'être. L'étude globale de la circulation dans la capitale permet de dégager des espaces plus vastes à vocation piétonnière, qui relieraient tous les lieux importants de la ville, aussi bien touristiques commerciaux ou culturels.

Il serait également intéressant de développer deux circuits de bus de taille réduite, qui parcoureraient en boucle le coeur de la ville. Ces parcours reliant les pôles de la ville pourraient emprunter des axes plus étroits, ou à déclivité plus importantes, afin de réellement desservir tous les quartiers, et apporter aux habitants un service quotidien performant.

Les parcours de minibus, créés ici, comblent le manque de transports en commun de certains quartiers de la capitale. Ils permettent également de relier entre eux les autres transports en commun - essentiellement transversaux - et, au sein de notre projet, de les relier avec le RER et les bus inter-régionaux qui desservent les villes wallonnes et flamandes périphériques.



Patch'world station

Quand on a la chance, comme Bruxelles, de profiter d'une situation si particulière, il faut remplir son rôle.

Capitale d'une Belgique aux communautés multiples, capitale de l'Europe à la monnaie unique mais sans véritable culture commune, Bruxelles se doit d'être le reflet de ce carrefour, le moteur de cette diversité, afin de partir à la découverte des autres.

Mais, si Bruxelles accueille depuis longtemps des artistes des 4 coins du monde et de nombreux festivals hauts en couleurs, il n'existe pas réellement de structures d'accueil, qui permettent à tous de s'exprimer, à chacun d'en apprendre plus sur les autres, un lieu d'accueil, de découvertes, de rencontres, au cœur même de la capitale. Un espace urbain où Bruxellois de souche et d'adoption, d'un jour ou d'une heure se rencontrent.

Il fallait pour ce lieu rêvé, trouver un espace de la ville qui soit à la fois ancré dans Bruxelles et proche de l'Europe, relié à la capitale et aux capitales européennes.

Ce lieu existe.

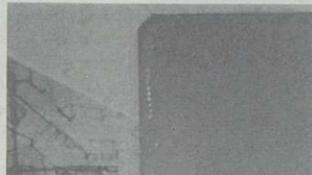
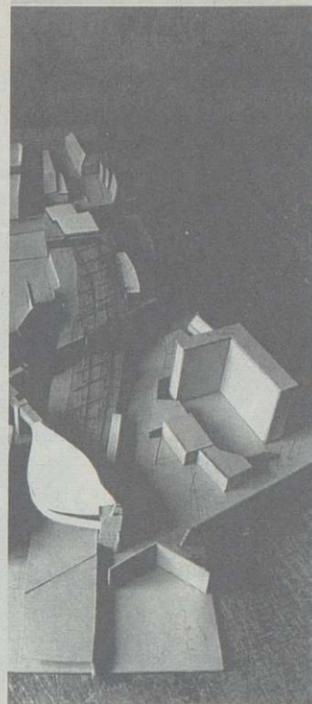
La halte de la Chapelle a cette ambiance si particulière de Bruxelles, à quelques heures de Paris, Londres ou Amsterdam...

Comme dévasté par les travaux titanesques de la première moitié du siècle, la gare survit, au milieu de quartiers très différents. A deux pas du centre historique de la ville, à côté du quartier des textiles, des grossistes et de l'académie des Beaux-Arts, et à la limite d'un quartier populaire et marginal : les Marolles.

Ce lieu représente assez bien Bruxelles et nous offre en prime un défi... celui de recoudre, rafistoler, rapiécer un coin de ville laissé pour mort pendant près de 50 ans. Et le défi est de taille. Ici toutes les architectures se confrontent : l'église de La Chapelle et la chapelle des Briggittines, deux monuments classés, les maisons bruxelloises qui forment un tissu dense et bas, des industries et des bureaux nettement plus haut, et bien sûr la tour de logements sociaux de la fin des années 60.

Face à ce paysage bigarré, il nous faut créer un lieu avec une identité propre ou plutôt des identités multiples. Et cela tombe plutôt bien ! Un patchwork de cultures dans une ville patchwork. Bruxelles aura enfin un outil digne de sa fonction, un espace appartenant à chacun, où tous peuvent s'exprimer, apprendre... Pour tous ceux qui sont désireux d'aller à la découverte des autres....

Il ne reste plus qu'à concrétiser.



passerelle qui continue visuellement les rues existantes

Patch'world station

Quand on a la chance, comme Bruxelles, de profiter d'une situation si particulière, il faut remplir son rôle. Capitale d'une Belgique aux communautés multiples, capitale de l'Europe à la monnaie unique mais sans véritable culture commune, Bruxelles se doit d'être le reflet de cette diversité, afin de partir à la découverte des autres.

Mais, si Bruxelles accueille depuis longtemps des artistes des 4 coins du monde et de nombreux festivals hauts en couleurs, il n'existe pas réellement de structures d'accueil, qui permettent à tous de s'exprimer, à chacun d'en apprendre plus sur les autres, un lieu d'accueil, de découvertes, de rencontres, au cœur même de la capitale. Un espace urbain où Bruxellois de souche et d'adoption, d'un jour ou d'une heure se rencontrent.

Il fallait pour ce lieu rêvé, trouver un espace de la ville qui soit à la fois ancré dans Bruxelles et proche de l'Europe, relié à la capitale et aux capitales européennes.

Ce lieu existe.

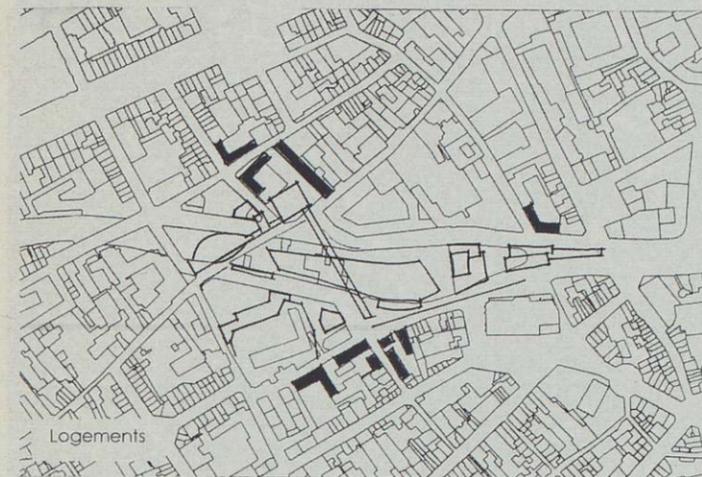
La halte de la Chapelle a cette ambiance si particulière de Bruxelles, à quelques heures de Paris, Londres ou Amsterdam... Comme dévasté par les travaux titanesques de la première moitié du siècle, la gare survit, au milieu de quartiers très différents. A deux pas du centre historique de la ville, à côté du quartier des textiles, des grossistes et de l'académie des Beaux-Arts, et à la limite d'un quartier populaire et marginal : les Marolles.

Ce lieu représente assez bien Bruxelles et nous offre en prime un défi... celui de recoudre, rafistoler, rapiécer un coin de ville laissé pour mort pendant près de 50 ans.

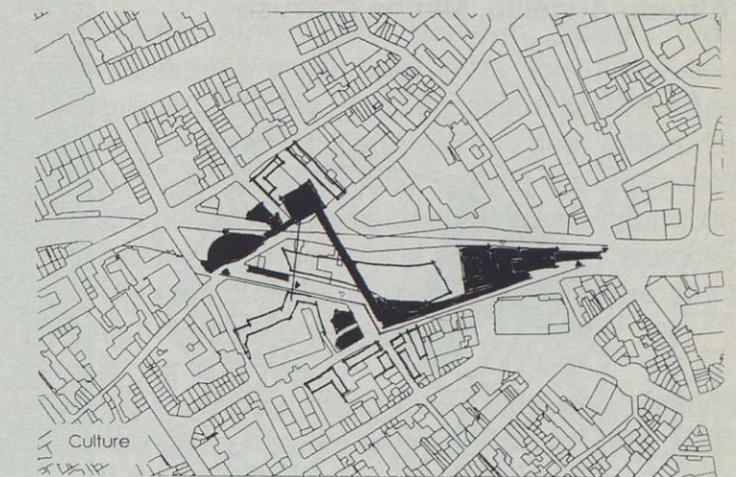
Face à ce paysage bigarré, il nous faut créer un lieu avec une identité propre ou plutôt des identités multiples. Et cela tombe plutôt bien ! Un patchwork de cultures dans une ville patchwork. Bruxelles aura enfin un outil digne de sa fonction, un espace appartenant à chacun, où tous peuvent s'exprimer, apprendre... Pour tous ceux qui sont désireux d'aller à la découverte des autres....

Face à ce paysage bigarré, il nous faut créer un lieu avec une identité propre ou plutôt des identités multiples. Et cela tombe plutôt bien ! Un patchwork de cultures dans une ville patchwork. Bruxelles aura enfin un outil digne de sa fonction, un espace appartenant à chacun, où tous peuvent s'exprimer, apprendre... Pour tous ceux qui sont désireux d'aller à la découverte des autres....

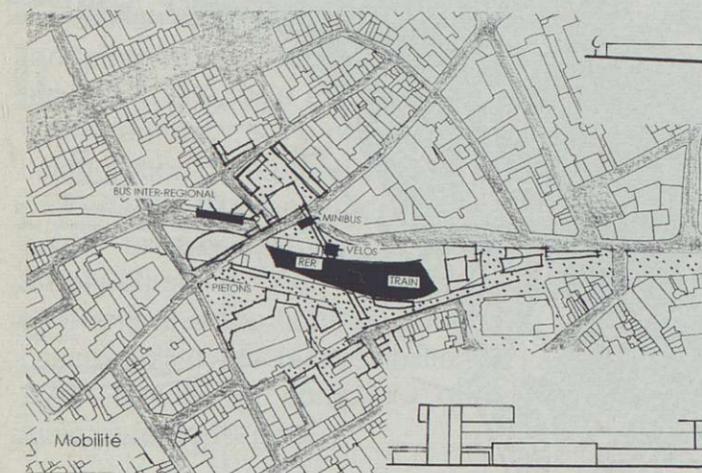
Il ne reste plus qu'à concrétiser.



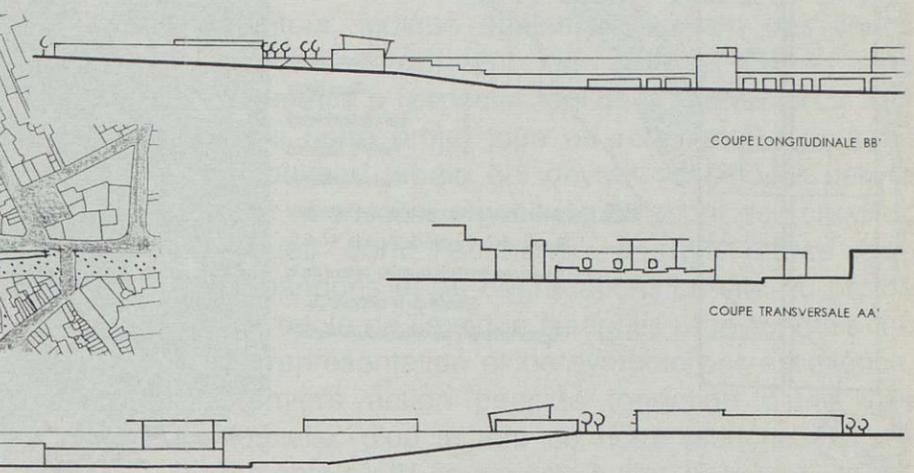
Logement



Culture



Mobilité



COUPE LONGITUDINALE BB'

COUPE TRANSVERSALE AA'

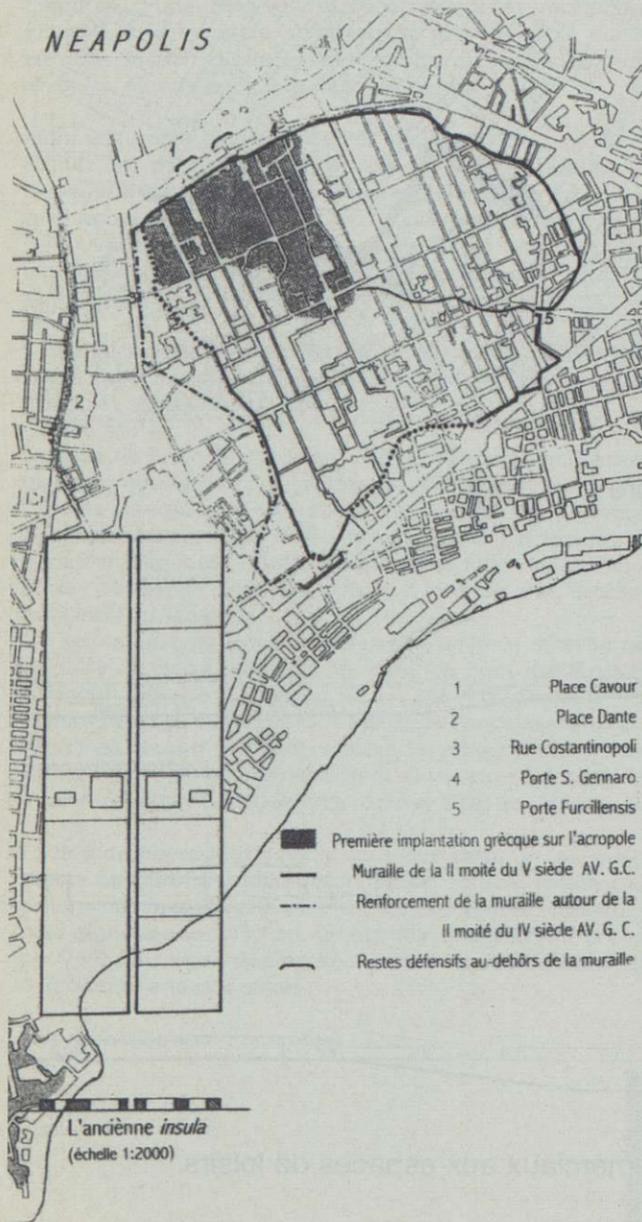
COUPE LONGITUDINALE CC'

Projet urbain : superposition d'équipements culturels et commerciaux aux espaces de loisirs.

Approche organique

Université de Naples

Alfredo Angelillo, Marina Corruso



LA VILLE DANS LA VILLE : NEAPOLIS.

Deux facteurs principaux ont stimulé notre travail: d'une part l'actualité et la complexité du thème proposé, d'autre part le désir de traduire nos idées en signes simples et clairement fiables qui composeraient la synthèse d'un ensemble riche de concepts.

Ainsi nous avons choisi de présenter peu de planches (trois A1).

La densité suggérée par le lieu lui-même y est rappelée à travers la composition: la couleur, la photographie les titres et dans le dessin, par l'emploi de techniques graphiques diverses, dont l'esquisse. C'est de cette recherche qu'est né un concept pour le projet, comme il était demandé, plutôt qu'une étude détaillée.

Notre travail s'est déroulé en trois étapes: l'analyse diachronique et synchronique du territoire à deux échelles différentes; celle de l. suivant le site, ville et échelle du site choisi pour l'intervention, le programme c'est à dire l'élaboration à partir d'une synthèse de l'étude précédente, d'un ensemble de règles capables de guider progressivement, le projet, la proposition finale illustrée qui prend en considération différents thèmes comme ceux de la mobilité, de l'accessibilité, de la possibilité de jouir d'un lieu aussi stratifié et complexe que l'est le centre historique de Naples.

L'analyse est constitué de deux planches: l'une (dans la ville) à l'échelle de la ville, l'autre (la ville) à l'échelle du site considéré comme stratégique dans le contexte urbain. Ces deux planches sont

complémentaires et peuvent être lues simultanément en suivant à la fois l'évolution diachronique des superpositions et des transformations et l'interaction des différents aspects de la ville telle qu'elle se présente aujourd'hui. Tout tourne autour du thème central de la ville en mouvement, le dessin des espaces ouverts caractérisant tout territoire urbanisé étant lui-même "une ville dans la ville".

Nous avons interprété l'histoire dans sa continuité de façon d'en déduire des points invariants mais surtout pour comprendre les relations réciproques entre lieux et éléments à la fois du point de vue physique et de la perception des citoyens. Dans le projet nous avons donné au site une nouvelle fonction de centre culturel, réorganisé le trafic piétons et voitures dans les rues et les places alentour, indiqué également suivant des lignes directrices dérivant du site lui-même, une géométrie à respecter lors de la réalisation. Ainsi notre projet joue un rôle moteur pour un renouveau urbain qui devrait se diffuser petit à petit et susciter orgueil dans l'esprit des citoyens, orgueil dont l'absence à déjà causé trop d'abandons et de dégradations. Le site du projet, l'acropole de l'antique Neapolis redeviendrait lieu de représentation et de symbole par excellence, première action pour la fondation d'une ville nouvelle, d'où le titre de notre planche, ville qui remonte au IV-ème siècle avant JC.-



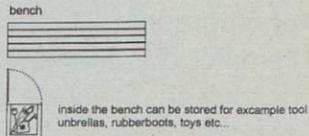
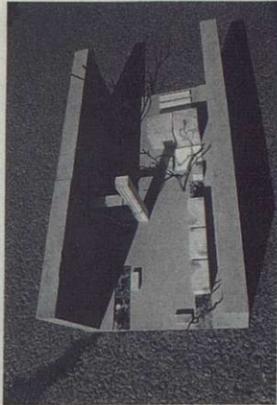
TECHNOLOGICAL UNIVERSITY OF HELSINKI
FACULTY OF ARCHITECTURE

AUTORS :
Pekka Hänninen
Katarina Sevón
Veikko Vasko



Hänninen Pekka
Sevón Katarina
Helsinki, Finland
© 1991

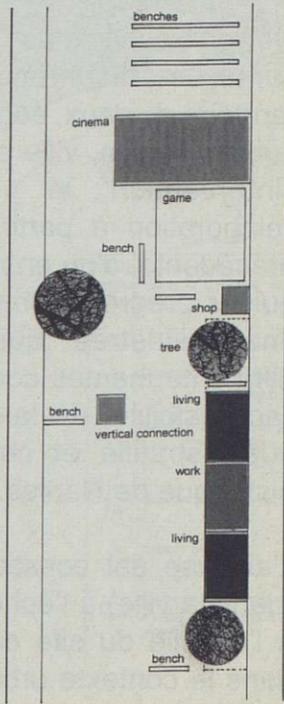
Hänninen Pekka
Sevón Katarina
Helsinki, Finland



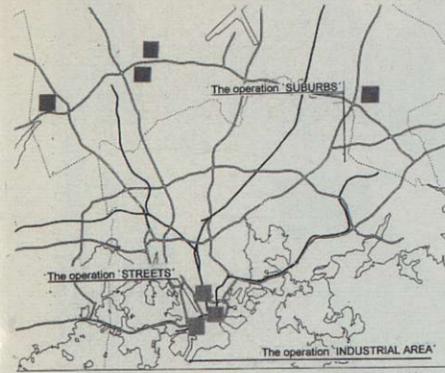
2. -he likes living by the street and wants to have an own appletree and bench by the street beside the home and takes over one parkingspace more



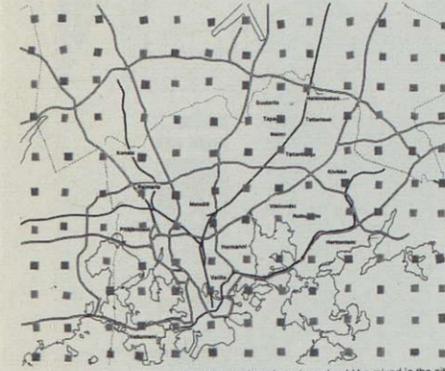
3. -the other people see a happy man and also want to have this kind of way of life.
-in this way the people follow the good exsample of the man.
-in this way is the street taken over.



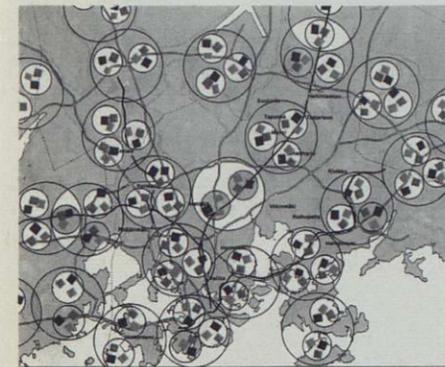
Helsinki



Today in the city services and work are located faraway from living



The living, work and services should be mixed in the city



The 'towns within the city'
The green areas between the 'towns'

TOWNS WITH IN A CITY



A car is useful in taking the grandmother to the dentist...
A car is useful in travelling to the countryside with small children...

BUT

The cars make noise, pollution, unpleasant environment...
Too many cars make a city not a good place to live in.

WHY people use cars in a city?

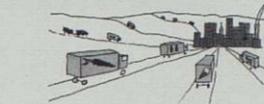
- Places for living, work, leisuretime are faraway from eachother.
- Big supermarkets and furniture malls are located outside the city
- Cinemas are all in the heart of the city.
- It's too easy to use a car
- To walk/ride a bike is not attempting
- Public transportation system is not effective enough
- The kindergartens, schools, social services are centralized.
- The families live faraway from eachother.

HOW to reduce the need of the cars?

- When the living and the work are mixed in the city structure, people don't have to move around so much in the city
- The city should work in small units. There should be 'towns within a city'
- All the services: Kindergarten, banks, shops, dentist shouldn't be focused in the centre of the city
- The areas ('the towns') should have their own special character, which would emphasize the identity of the place (better quality of living)
- walking, biking, the public transportation system should be made a pleasant alternative for cars

The CHAINREACTION in the city starts...

- the structure of the city gets more dense and it consists of smaller units ('the towns')
- Inbetween 'the towns' grow green areas
- the people don't need to drive out of the city in order to enjoy the outdoor activities.
- the city would be selfsupporting unit, people would grow their own vegetables - the traffic and transports between the city and the surroundings reduce.
- The city doesn't just take advantage of the surrounding areas.



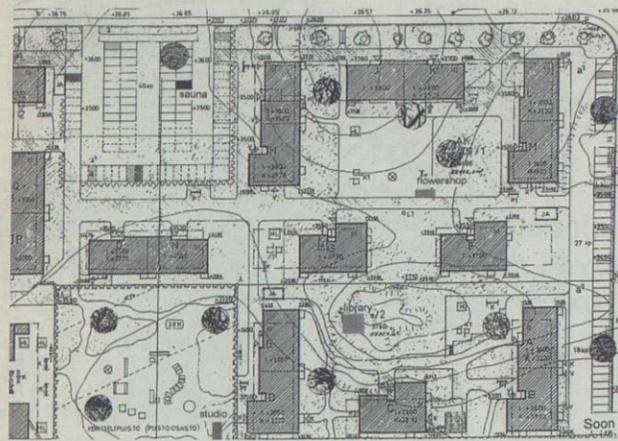
Today the cities are not selfsupporting. All the goods are produced and brought from the surrounding areas.

We have studied our theoretical model in our hometown Helsinki in three different areas:

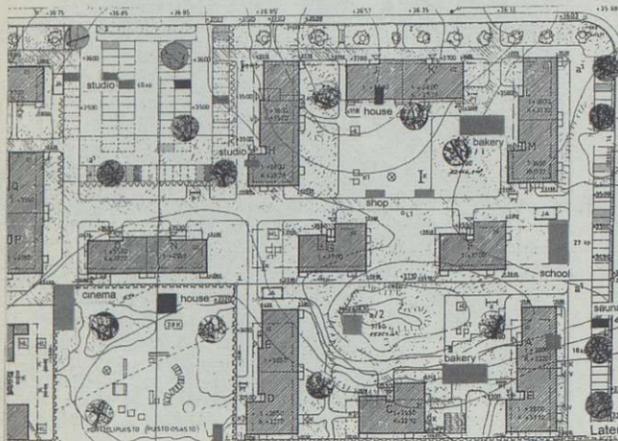
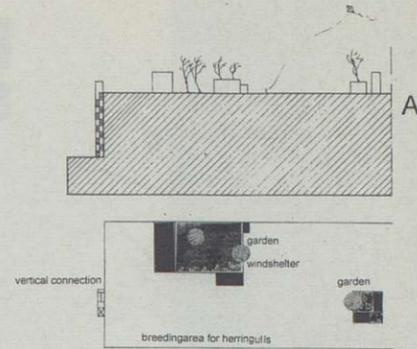
- centre
- suburban area
- industrial area
- suburban area
- industrial area



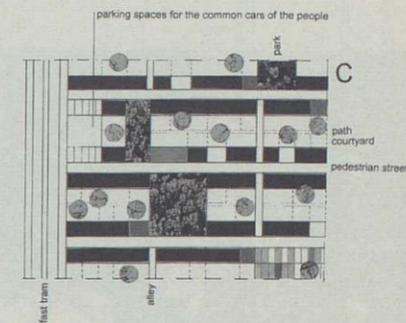
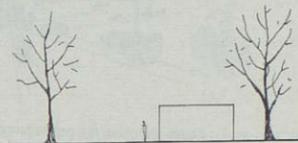
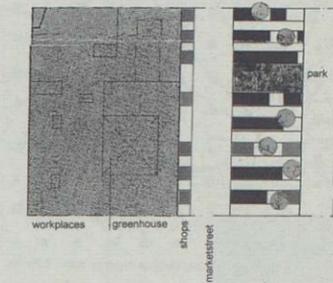
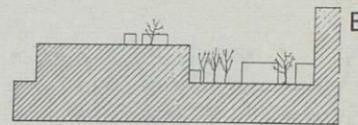
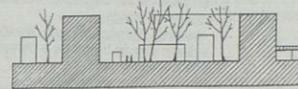
Hänninen Pekka
Sevón Katarina
Helsinki, Finland
© 1991



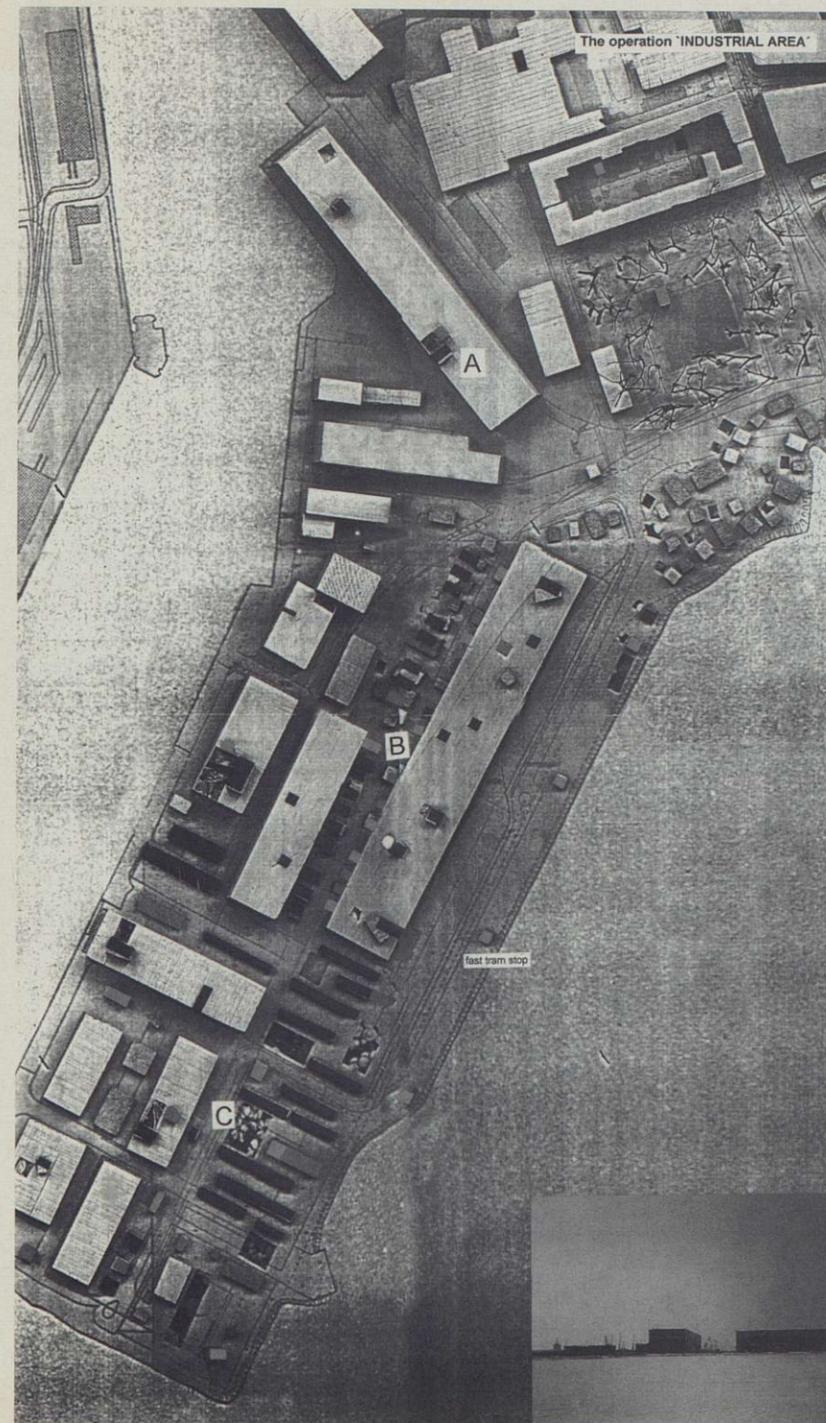
The operation SUBURBS



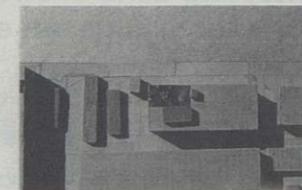
- the structure of the suburb is too scattered.
- Workingplaces and services are missing, which force people to travel daily in to the other parts of the city...by car.
- the strategy in the suburb gives more services and workingplaces, individual housing for the people. The structure gets more dense.
- When the areas get more dense there will be more green free spaces between the areas ("towns").
- inbetween the existing houses will be built new houses: cinema, sauna, swimminghall, shops, bars, bakeries, schools, daycareplaces for children (the grandparents could take care of the children while parents are working...).



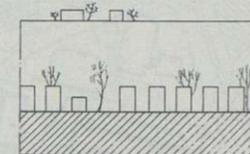
-When the cars disappear from the parkingplaces, they could be used as gardensettlements with small saunacottages.



The operation 'INDUSTRIAL AREA'



- Roof-living
- living on the factory
- workingplaces below



- Urban dense small scale housing
- people have workplaces in the old factory building

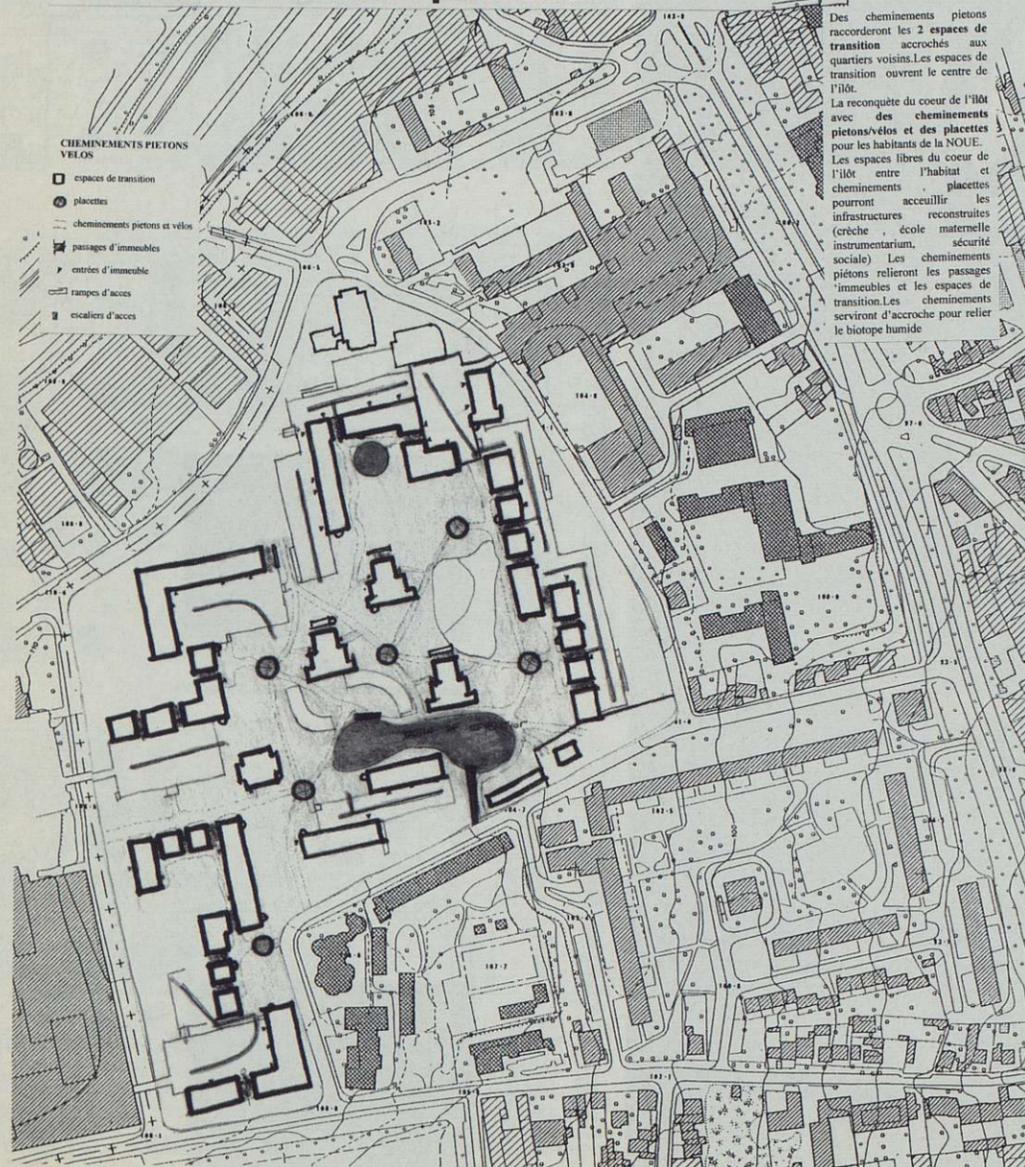


- Urban small scale dense rowhousing

Approche écologique

Ecole d'Architecture de la Vilette, Paris
Pierre Leffevre avec équipe, un ensemble Montreuil.

RECONQUÊTE DU COEUR DEL'ILÔT cheminements et placettes

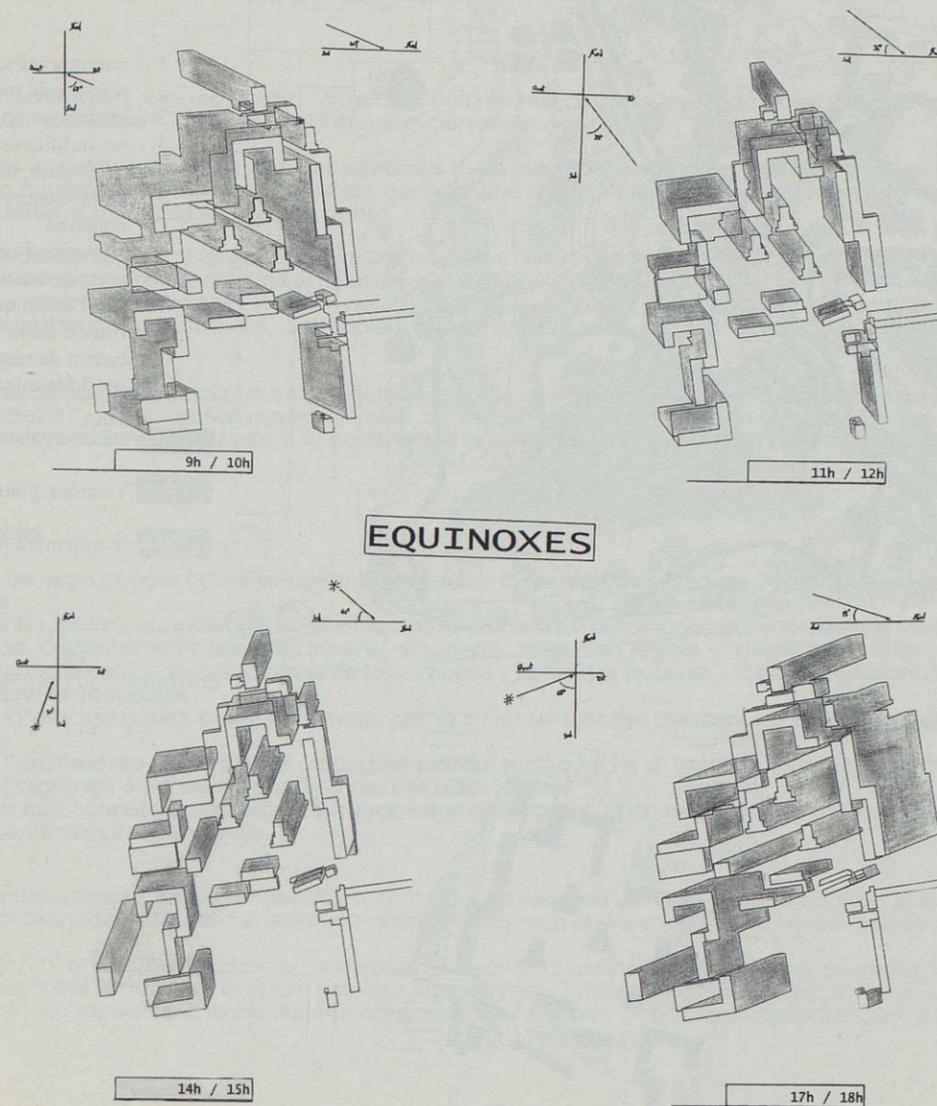


LEGENDE

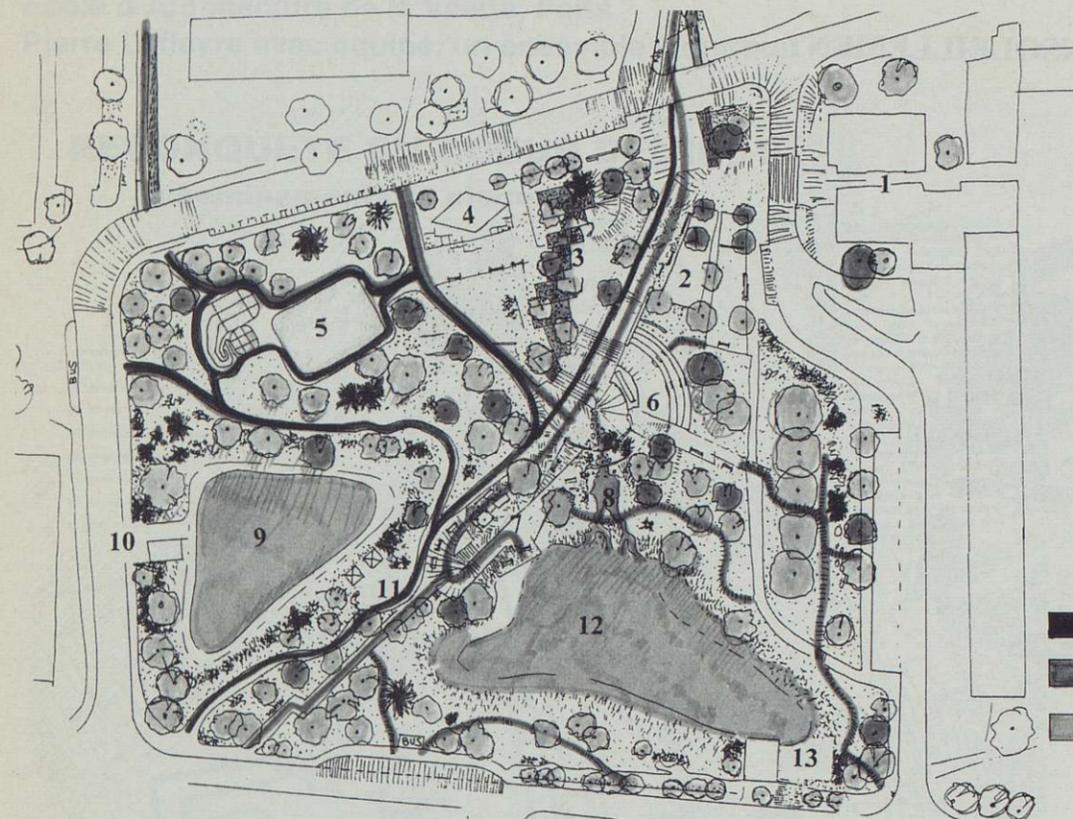
- 1 commerces toitures plantées
 - 2 terrains de pétanque
 - 3 jardins mouillés en terrasse
 - 4 wc publiques et kiosque
 - 5 skate-parc, terrain de street-hockey
 - 6 amphitheatre
 - 7 éolienne
 - 8 cascades d'eau
 - 9 premier bassin
 - 10 local technique
 - 11 filtre à sable
 - 12 bassin de réserve
 - 13 local technique
- pistes cyclables et skatables
 - chemins piétons
 - écoulement de l'eau en surface

LLE 1/1000^e

L'ENSOLEILLEMENT



PARC PAYSAGER DE LA NOUE



LEGENDE

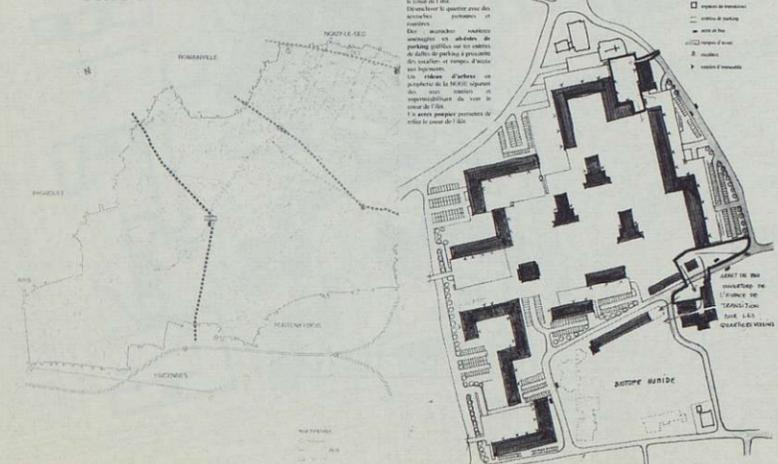
- 1 commerces toitures plantées
- 2 terrains de pétanque
- 3 jardins mouillés en terrasse
- 4 wc publiques et kiosque
- 5 skate-parc, terrain de street-hockey
- 6 amphitheatre
- 7 éolienne
- 8 cascades d'eau
- 9 premier bassin
- 10 local technique
- 11 filtre à sable
- 12 bassin de réserve
- 13 local technique

- pistes cyclables et skatables
- chemins piétons
- écoulement de l'eau en surface

PLAN MASSE

ECHELLE 1/1000^e

CIRCULATION ROUTIERE



Approche structuraliste,

Ecole d'Architecture de Montpellier,

Philippe Cointet, Eric Baby, Frith Tony, Franc Barnabé, Carboni Bruno, Lombardo Vincent et Assistants

projet "VOIES DOUCES ET QUARTIERS"

Ce projet dont l'objectif central est l'espace public - considéré comme seul capable de recomposer une ville cohérente - associe à son origine deux hypothèses, qui jusqu'ici semblent l'un n'ont pas été étudiées conjointement :

- il s'agit d'abord parmi l'ensemble des voies urbaines existantes d'en sélectionner certaines afin de constituer un réseau d'un type nouveau, maillant la ville de façon homogène : les "voies douces" donnant une large priorité aux déplacements non motorisés. Soit ici un préalable estimé nécessaire aux qualités d'urbanité de l'espace public.

- simultanément il s'agit de conforter l'organisation urbaine existante, selon une structure de quartiers dont les centres sont interreliés par ce réseau de voies douces en vue d'un polycentrisme équitablement distribué, réintroduisant ainsi dans la ville une échelle de proximité qui lui fait actuellement défaut. Ce schéma d'ensemble étant de nature à favoriser un double sentiment d'appartenance territoriale, non seulement à un quartier mais aussi à l'ensemble de la grande ville. Soit finalement une condition favorable à l'exercice de la citoyenneté et partant à celui de la gouvernance urbaine.

Le projet, mené selon une démarche dialectique entre l'échelle globale de l'agglomération et l'échelle intermédiaire des quartiers, simule une application de ces principes à l'agglomération montpelliéraine, en tenant-compte du projet de ville institutionnel, la réalisation des trois lignes de tramway programmée à moyen-terme apparaissant ici comme une opportunité historique à saisir pour initier la transformation urbaine proposée.

Réseau de voies douces

Le principe d'un réseau de voies douces trouve son origine en réponse à deux problématiques, caractérisant les grandes agglomérations et en particulier leurs banlieues :

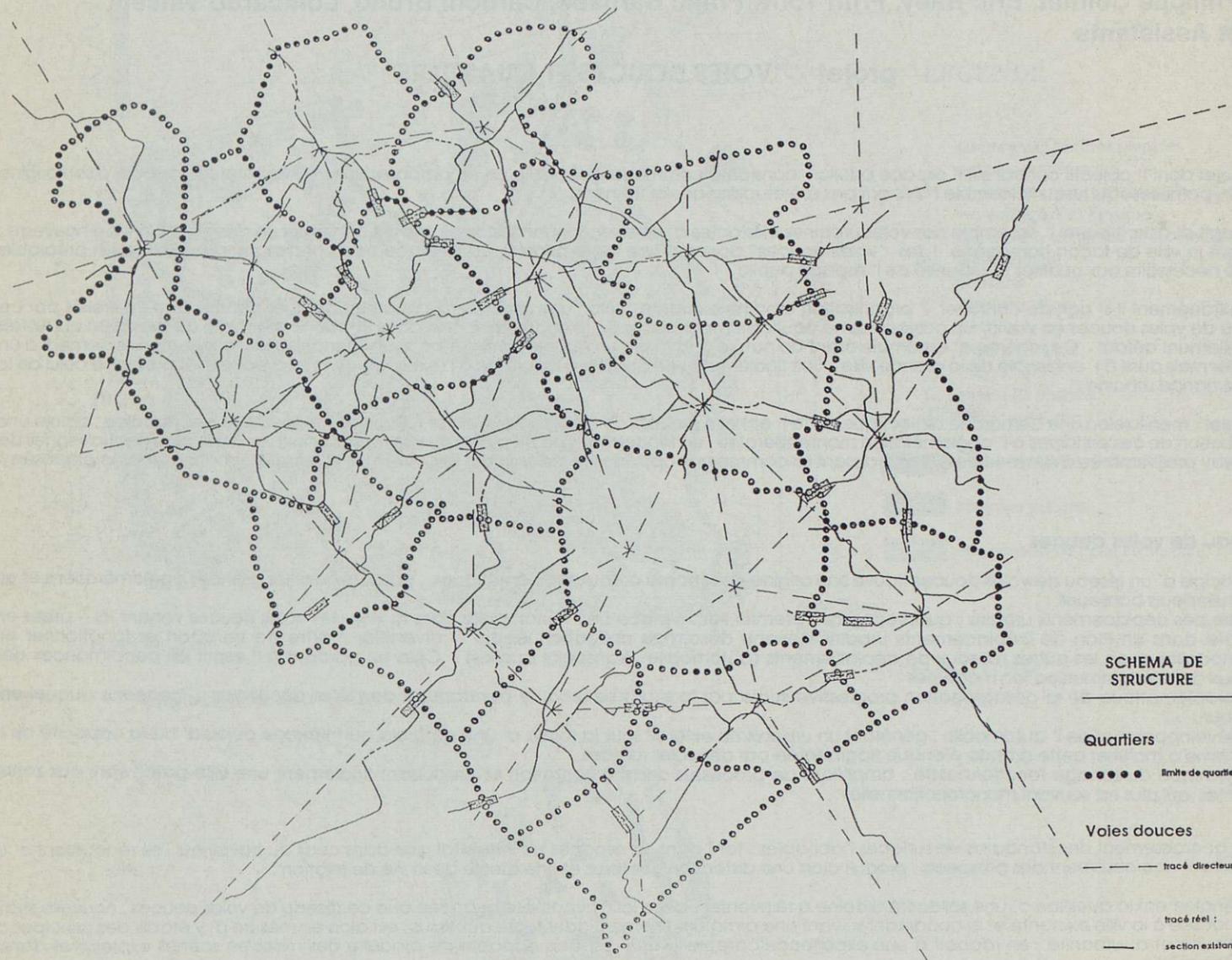
- celle des déplacements urbains, qui interroge en premier lieu la place de l'automobile dans la ville, les voies douces venant ici - prises en compte dans un Plan de Déplacements Urbains devenu désormais obligation légale - diversifier l'offre de transport et fonctionner en intermodalité avec les autres réseaux de déplacements (automobile, transports publics). Cela en gardant à l'esprit les performances des réseaux de télécommunication modernes.

- la problématique de la désagrégation progressive subie par la structure urbaine pendant les dernières décennies. Processus auquel ont concouru :

- le développement de l'automobile, générant un urbanisme extensif sous la forme d'une suburbia qui interroge aujourd'hui la capacité de l'urbanisme à maîtriser cette grande étendue fragmentée par des voies rapides
- la pratique du zonage fonctionnaliste, amplifiant ce processus de fragmentation et produisant finalement une ville-patchwork aux zones disjointes, qui plus est souvent monofonctionnelles.

- un accroissement des standards de surfaces habitables, tant dans les espaces de l'habitat que dans ceux du travail qui, se redoublant d'un important accroissement des prospects, produit alors une distension des tissus et une atonie de la vie de relation.

Soit finalement la question d'une solidarité urbaine à réinventer, avec ici l'hypothèse avancée que ce réseau de voies douces, nouvelle strate surimposée à la ville existante et la quadrillant suivant une armature finement adhérente aux tissus, est alors en mesure d'y établir des principes de continuité et d'urbanité, en rapport à une expérience corporelle de l'espace capable de produire des mises en scènes expressives dans l'espace public.



SCHEMA DE STRUCTURE

Quartiers

••••• limite de quartier

Voies douces

--- tracé directeur

tracé réel :

— section existante

- - - section à ouvrir

franchissement à niveaux séparés

MONTPELLIER
SCHÉMA DE STRUCTURE



SCHEMA DE STRUCTURE

CENTRALITÉS

- commerces divers
- commerces spécialisés
- équipements réservés du public
- spots, salons, clubs et restaurants
- musées et usages

QUARTIERS

limite de quartier de programmation

TRAMWAY

VOIES DOUCES

- voie à double sens
- voie à sens unique

MONTPELLIER
LA VILLE STRUCTURÉE

Qu' est ce qu' une voie douce ?

Sur les voies douces - qui au total représenteraient environ cinq-pour-cent du linéaire de voirie d' une ville - Il est proposé de réduire les emprises jusqu' ici affectées à la circulation et au stationnement automobiles . Avec ici pour fixer les idées la référence à deux principes simples :

- réduction de la chaussée à une file de circulation à sens unique
- réduction du nombre de places de stationnement au tiers de celles actuellement existantes sur le domaine public .

Ces dispositions impliquant alors de limiter la circulation locale aux dessertes riveraines , à l' exclusion donc de la circulation de transit , et par conséquent de réviser l' actuel plan de circulation de la ville .

Les emprises ainsi récupérées seraient alors transférées aux déplacements non-motorisés (marche à pied , bicyclette , rollers , cavaliers ...) , mais en fait plus largement à des pratiques d' urbanité et de convivialité jusqu' ici annulées en raison de l' indisponibilité de l' espace public . Soit finalement aussi un progrès décisif vers une nouvelle écologie voire une nouvelle culture urbaines , compatibles avec un développement durable

Ce dispositif pourrait être assez rapidement mis en place , puisqu' au départ il nécessite seulement des mesures réglementaires visant la circulation et le stationnement . Par contre les travaux d' aménagement seraient à étaler dans le temps , à raison des impératifs budgétaires , mais aussi pour pouvoir observer l' évolution des pratiques citadines , tant dans l' espace public que dans les espaces privés riverains , et y compris dans leurs différences d' un quartier à l' autre . Autrement dit en se donnant ainsi le temps de définir avec pertinence , au cas par cas et par ordre chronologique , les caractéristiques souhaitables des futurs aménagements .

Quartiers

Dans le projet présenté l' agglomération est d' abord découpée "sans failles ni résidus" en une structure de "quartiers de programme" , dimensionnés selon des rayons approximatifs de huit-cent mètres - soit une distance maximale pour la marche à pied mais aisément couverte à bicyclette - tout en négociant l' inscription de ces quartiers dans les intervalles des grands événements morphologiques formant barrières à la vie de relation locale (relief, grandes enclaves , voies rapides , voies ferrées , cours d' eau...) . Autrement dit pour que ces barrières ne fragmentent pas l' espace du quartier mais au contraire se disposent comme des "frontières naturelles" par rapport à lui .

Sur la ville-test il s' avère que ce découpage - qui de prime abord pourrait être jugé technocratique - n' est pas déconnecté du vécu des citadins , puisqu' il coïncide assez spontanément avec des entités territoriales couramment reconnues comme "quartiers" par les populations , et dans l' ensemble s' identifie fidèlement à une carte de représentation mentale du "Montpellier que tout le monde connaît" . Hormis il est vrai quelques quartiers , émergents à raison de la systématique ici appliquée , mais qui correspondent presque toujours à des zones fragmentées et

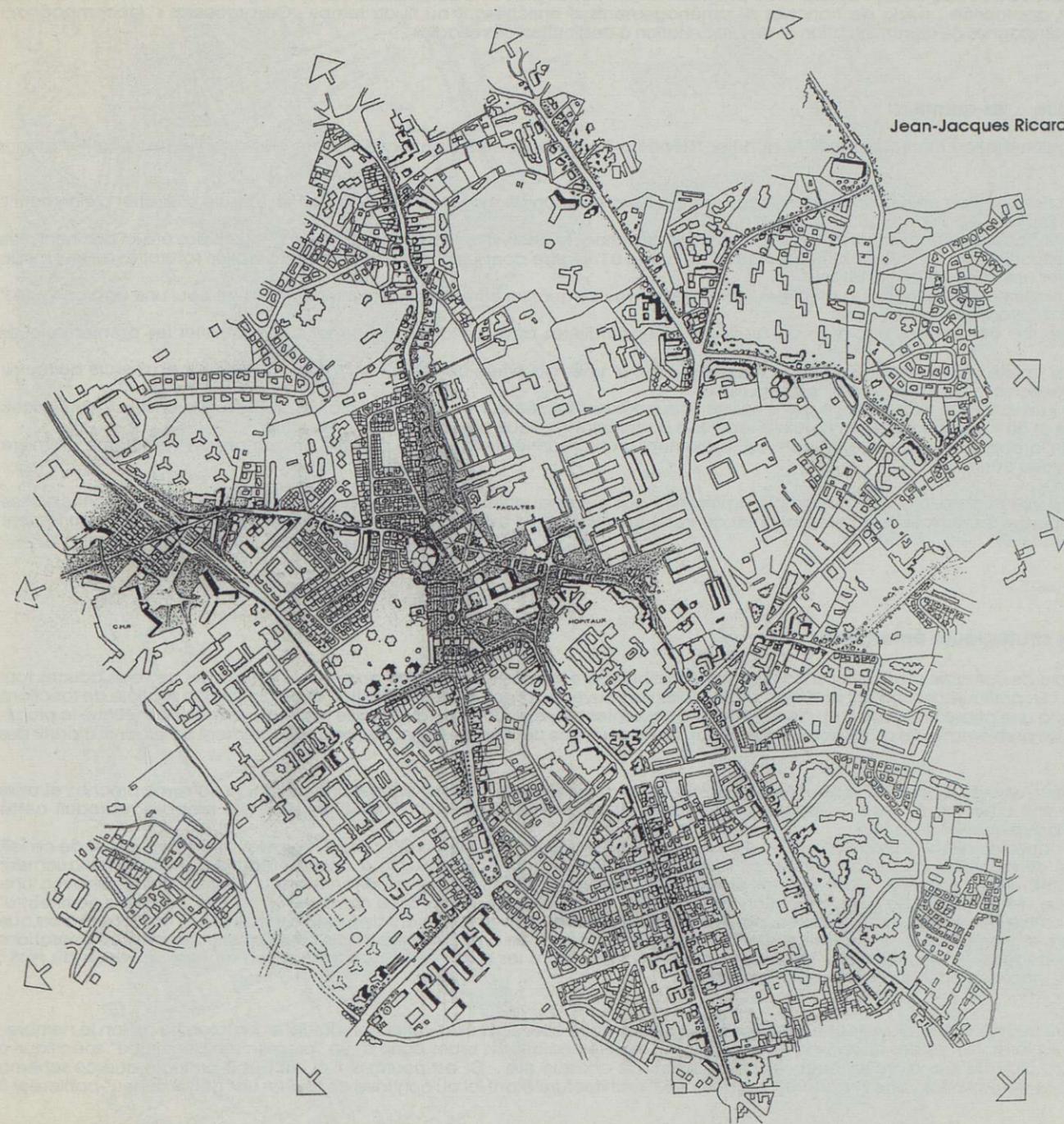
mises à mal par des voies rapides ou des grandes enclaves . Et il apparaît ici finalement que le schéma d' intervention proposé , désignant la nécessité de remembrer ces zones , s' applique à elles avec une pertinence accrue .

Echelle globale : l' agglomération

Dans le projet présenté , après avoir donc identifié tous les quartiers , dans une première phase un tracé "théorique" (ou directeur) du réseau de voies douces interreliait les centres de quartier peut être schématisé . Cette résille dessinée en filigrane sur le plan de ville permettant à la fois de visualiser les coeurs de quartier à interrelier , et de mettre en évidence parmi les voies existantes celles qui se prêteraient à cette logique .

Dans une deuxième phase les tracés "réels" sont négociés , avec en cas de tracés alternatifs envisageables la mise en balance de divers critères : recherche du chemin le plus direct pour rester fidèle au schéma d' ensemble , desserte d' établissements riverains préexistants attracteurs de flux , qualités d' urbanité déjà présentes sur le terrain ... Sur la ville-test il ressort que les voies douces dans leur très grande majorité peuvent emprunter des voies déjà existantes , auxquelles seront donc appliqués les principes de partage de voirie précédemment décrits . A ce stade de plus tous les ouvrages de franchissement à-niveaux-séparés , à prévoir à la rencontre de voies rapides , de voies ferrées et de cours d' eau sont identifiables , qui seraient ici de l' ordre de la trentaine . Cependant , afin d' établir la continuité du réseau , il s' avère aussi nécessaire d' ouvrir ici et là des sections de raccordement nouvelles , en raison de l' existence de nombreuses voies en impasse (particularité de la ville étudiée) , ainsi que pour permettre la traversée de très grandes enclaves .

Dans une troisième phase serait ici à adjoindre une analyse des effets de valorisation escomptables aux abords de chaque voie douce , et notamment des potentialités ainsi générées en regard d' implantations nouvelles sur des parcelles non-bâties , divisibles ou densifiables . On peut alors observer que cette approche en termes d' économie urbaine entre ici en résonance avec la nécessité d' intensifier les tissus , en tant que l' une des conditions nécessaires à une émergence de l' urbanité . Plus largement enfin cette démarche devrait aussi s' attacher à inventorier systématiquement à toutes les échelles urbaines concernables les effets escomptables du dispositif , sur le domaine public , les espaces privés riverains , ainsi que sur les paysages perçus depuis le domaine public .



UN PROJET : QUARTIER DES FACULTES AVEC LE CENTRE

A la suite de quoi le réseau de voies douces pourrait être progressivement mis en place, à commencer par une réglementation de la circulation et du stationnement appropriée, suivie de tranches d'aménagements s'enrichissant au fil du temps. Ce processus s'accompagnant nécessairement de campagnes de communication et de concertation à destination des citadins.

Echelle intermédiaire : les quartiers

Dans le cas de l'agglomération montpelliéraine le quartier "Hôpitaux-Facultés" a été sélectionné en tant que quartier-test pour les raisons suivantes :

- par différence avec les quartiers périphériques de l'agglomération, sa situation en moyenne couronne est en mesure d'illustrer pleinement l'hypothèse d'une distributivité urbaine "pour" et "par" les quartiers
- a contrario, parmi les quartiers répondant à ce premier critère de sélection, le choix d'un cas trop particulier n'aurait pas été ici pertinent, tels par exemple certains quartiers posant des problèmes sociaux, d'autres à l'inverse dont les populations semblent a priori satisfaites de leur mode de vie actuel, d'autres enfin encore en gestation
- d'autre part, prochainement desservi par la première ligne de tramway ce quartier offre de ce fait un terrain concret pour une approche de l'intermodalité entre les moyens de déplacement
- de plus ici la présence de grandes enclaves universitaires et hospitalières dans ce quartier permet d'exemplifier les problématiques

fondamentales d'une "mixité des fonctions urbaines", mais aussi celle d'une "ouverture des institutions", alors toutes deux en mesure de fournir une importante contribution à la qualification de l'espace public

- par ailleurs il est clair que la taille et la multiplicité des emprises occupées dans le secteur par ces deux grands propriétaires fonciers institutionnels (ministères de la Santé et de l'Éducation) est de nature à faciliter le partenariat impliqué par un tel projet de quartier
- enfin la jeunesse de la population locale étudiante est également un facteur très favorable à prendre en compte en vue d'une première expérimentation des voies douces

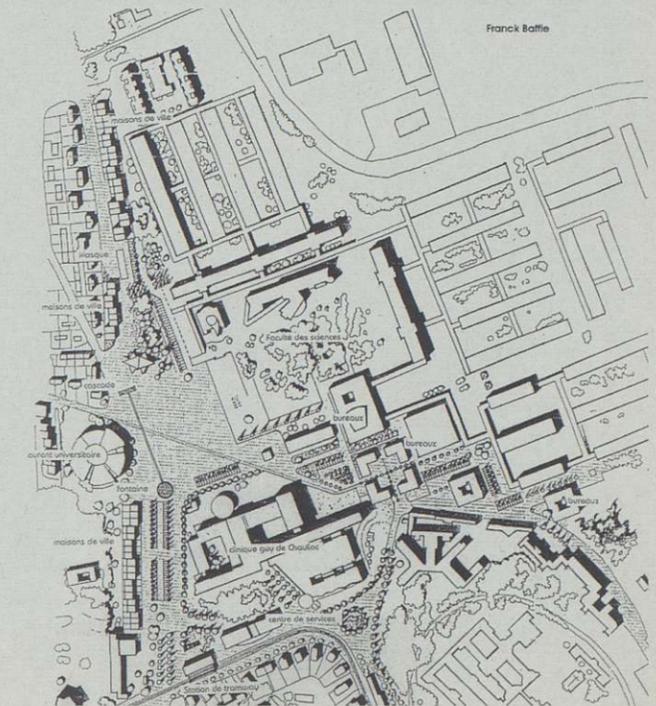
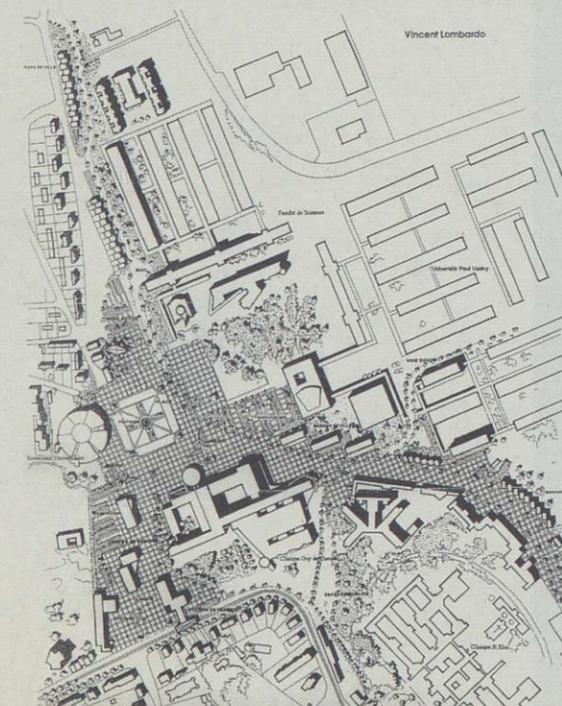
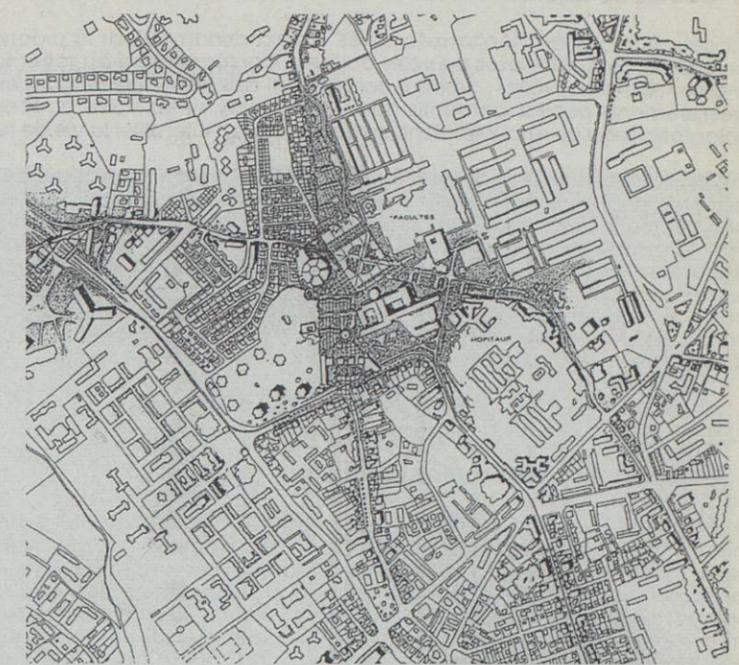
Ce quartier-pilote pouvant finalement servir d'exemple à présenter aux autres quartiers, en particulier pour rendre tangibles les contreparties positives venant compenser les restrictions de circulation et de stationnement ... qui assurément dans un premier temps perturberont fortement les habitudes acquises.

Deux types de sites stratégiques émergents

Une étude approfondie devrait aussi s'attacher à analyser systématiquement les effets de valorisation générés sur les rives de voies douces tout au long de leur tracé. En particulier pourraient être alors déductibles de nouveaux principes de localisation et de distribution spatiale de fonctions urbaines. Renvoyant à une phase ultérieure l'étude des sections courantes de voies douces, à ce stade exploratoire mais synthétique le projet-test se concentre sur les problématiques architecturales émanant de deux types de sites stratégiques inmanquablement émergents à partir des hypothèses initiales :

- le "cœur de quartier", valorisé à partir de la nouvelle synergie entre son carrefour de voies douces et une station de tramway proche, et alors capable d'impulser une urbanité de type "villageois". En rappelant ici que, par définition, le schéma urbain proposé reproduit cette configuration dans chaque quartier de la ville
- la formation d'une nouvelle "nodalité urbaine", sur un site interconnectant trois types de flux (voie rapide, tramway, voie douce), et de ce fait capable de polariser de nouvelles implantations venant renforcer l'armature intra-urbaine. Ce scénario étant lui aussi systématiquement reproduit par le schéma urbain proposé, dans tous les sites de franchissement d'une artère importante par une voie douce, et avec une puissance accrue si ce site comporte de plus une station de tramway. Compte-tenu de leur forte distributivité urbaine il est alors pertinent d'envisager une densification de ces sites remarquables, par des établissements d'activité requérant ce type de localisation, et sachant alors que de tels scénarios seraient propices à l'impulsion d'une urbanité cette fois de type "métropolitain". L'ensemble de ces opérations nécessairement échancées sur le long terme étant également à inscrire dans les documents de planification urbaine (révision du POS, réservations foncières, phasage par tranches opérationnelles).

Soulignons ici enfin que ces nodalités nouvelles ne sont pas équivalentes entre elles, car elles varient en nature et en intensité, selon le nombre, les types et les niveaux hiérarchiques des réseaux interconnectés. Ces différenciations, issues donc d'un "programme génétique" spécifique à chaque nodalité, sont alors de plus à croiser avec les particularités de chaque site. C'est pourquoi il n'est pas à craindre que ce schéma conduise à des solutions stéréotypées, une importante vocation de l'architecture étant ici au contraire de révéler un "génie du lieu" particulier à chaque site.



MONTPELLIER SCHÉMAS DE CENTRES

1 Coeurs de quartier

Le cœur du quartier "Hôpitaux-Facultés" - déjà dynamisé par la prochaine ouverture d'une station de tramway - ici de plus renforcé par la confluence de quatre axes de voies douces, conformément au schéma urbain proposé. Autrement dit compte tenu, de ce contexte enrichi de potentialités nouvelles, de tissus comportant des capacités d'accueil résiduelles souvent importantes, et enfin de l'opportunité d'amortir les investissements publics consentis dans le tramway et les voies douces, il est légitime d'envisager la densification de tels sites, avec des implantations qui en retour seraient alors capables d'intensifier la vie de relation locale et partant l'urbanité.

Dans le quartier étudié, actuellement caractérisé par un haut degré de mixité des fonctions urbaines (hôpitaux, facultés, activités induites... / tissu pavillonnaire, cités universitaires, activités induites par la fonction résidentielle...), il est essentiellement proposé d'implanter des logements, car à hauteur du cœur de quartier c'est cette composante qui serait plutôt déficitaire. L'option est alors prise d'implanter des maisons de ville ayant chacune un jardin ou une terrasse, soit un type d'habitat généralement apprécié, économe en charge foncière et particulièrement favorable au genre d'urbanité ici recherché. L'introduction de cette composante contribuant en outre à régulariser les temporalités du quartier, en particulier dans les périodes creuses des fins de journée et de semaine lorsque les activités sont en sommeil. Enfin au vu de ces nouvelles conditions il devient envisageable de prévoir à proximité immédiate du cœur de quartier un petit centre de services aux particuliers, rendu viable à raison de cette population supplémentaire, mais surtout grâce à la localisation qui lui est attribuée, lui permettant de capter à la fois les flux du carrefour de voies douces et ceux de la station de tramway proche.

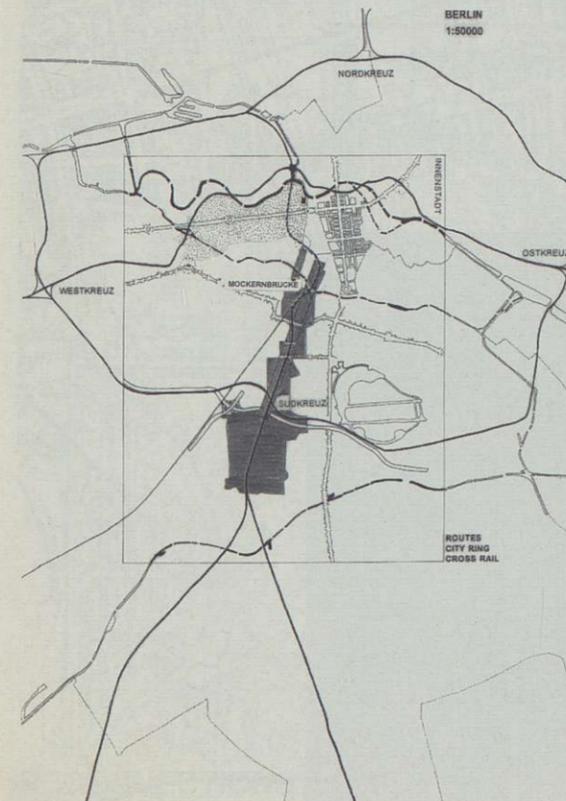
2 Nouvelles nodalités métropolitaines

En limite ouest du quartier Hôpitaux-Facultés, et donc au contact d'un quartier voisin (Les Cévennes) - bien qu'ici s'interpose la très grande enclave du Centre Hospitalier Régional, mais ici appelée à être traversée et irriguée par une voie douce, la logique du schéma de structure proposé génère une "nodalité" urbaine remarquable, à raison d'un site articulant une station de tramway, une voie douce et une voie rapide connectée à un parc de stationnement public. Le projet architectural illustre en ce cas la nécessité et l'intérêt d'un franchissement à-niveaux-séparés, ici réalisé sous la forme d'un "pont-habité" associant une passerelle empruntée par la voie douce, à un programme d'aménagement tertiaire, réalisable par tranches successives pour pouvoir s'adapter à l'évolution du marché immobilier local. La densification du site et ces implantations s'appuyant sur les puissantes conditions d'accessibilité et de visibilité urbaines de cette nodalité, de plus ce dispositif permet d'assurer la continuité du tissu aujourd'hui toujours défaillante dans ce type de sites fréquents et particulièrement problématiques de la ville contemporaine.

Approche futuriste

TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN, RECONNECTING BERLIN

GRAHAM ROSS



RECONNECTING BERLIN
GRAHAM ROSS
ARCH 5

Background

I attended the Technische Universität Berlin in the Wintersemester 1997-98 on an ERASMUS exchange programme. Throughout this period I undertook an extensive investigation of the city, developing an understanding of the city's urban structure, architectural development and turbulent history. The urban and architectural programme outlined here has evolved from an interest in the unique characteristics of Berlin.

Responding to Berlin

Berlin is a city in transition. The repercussions of reunification are still very evident. The entire city is in the process of an incredible transformation, instigated by the dismantling of the Wall nine years ago and driven by the imminent arrival of the recently elected Federal Government next year. The scale of task to reconnect a divided city has resulted in an overwhelming number of infrastructural, urban and architectural projects. The massive regeneration programme has turned the cityscape into Europe's largest construction site.

History Distilled

Every city reflects its historical development in its urban structure. Berlin is presently coming to terms with the consequences of reunification and despite the frenetic rush to redevelop the urban fabric the trauma of the recent past is still legible. Berlin has experienced an incredibly turbulent and destructive past which has resulted in a fractured and fragmented structure. Berlin's pivotal role in Europe's dramatic political and social history has left a city which embodies this traumatic period. The scarred city bears testimony to this legacy.

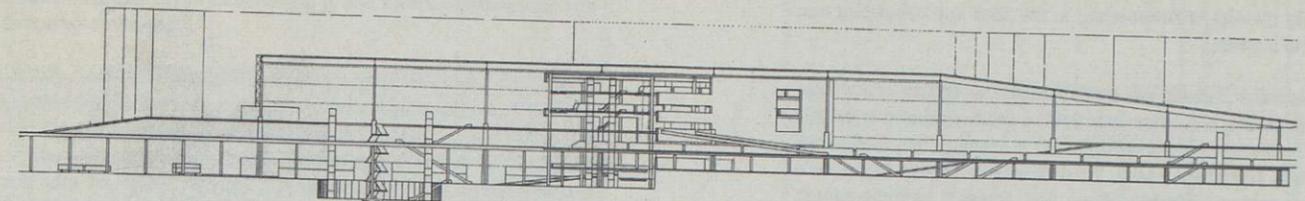
Programme 1

Urban Study - The Berlin Strip : Anhalter to Papestrasse

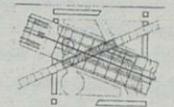
An investigation into the potential for the reintroduction of rail transport into redundant transport corridors to act as a catalyst for associated urban improvement.

CONTEXT

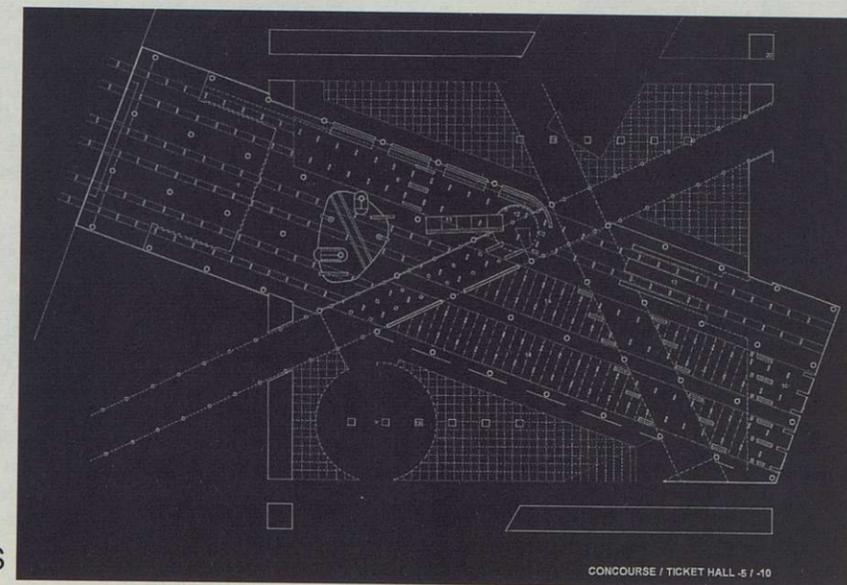
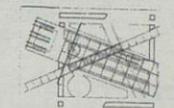
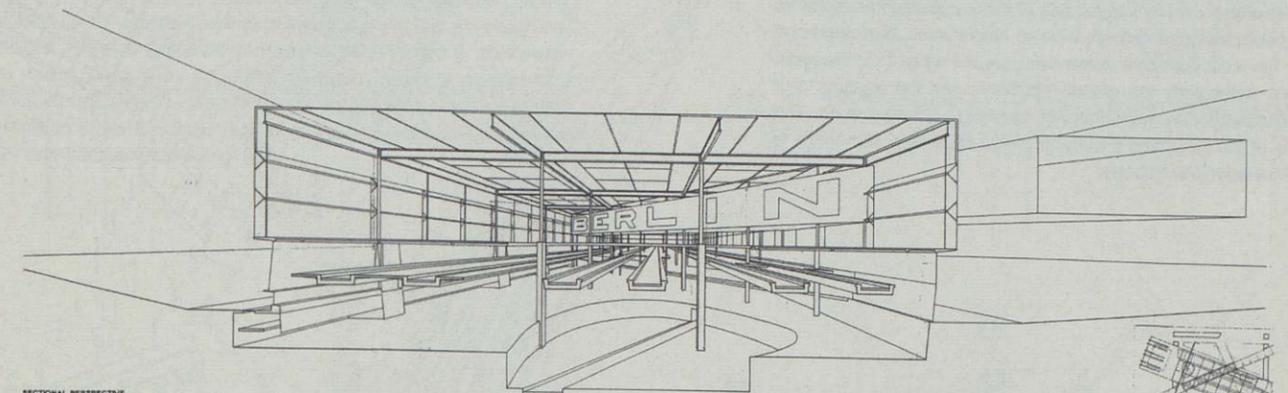
Site : Rail corridor from the Sudkreuz intersection at Papestrasse Bahnhof, north to the site of the Anhalter Bahnhof, incorporating areas of obsolete industrial land, derelict sidings, goods yards and stations



LONG SECTION
 1:300



SECTIONAL PERSPECTIVE
 1:200



CONCOURSE / TICKET HALL -5 / -10

between the districts of Schöneberg to the west and Kreuzberg and Tempelhof to the east.

History : Anhalter Bahnhof was Berlin's largest rail station, one of eight mainline termini that served the city. Berlin's rapid expansion in the late 19th Cent. resulted in a massive growth in industry, and residential districts along arterial rail routes. Industrialisation resulted in Europe's best city transport network. Hitler and Speer's unimplemented masterplan for central areas proposed the introduction of a north-south axis with a through rail route culminating at Sudkreuz. The city was destroyed by Allied bombings in WW2 and the damaged Anhalter Bahnhof demolished in 1961. The creation of the Berlin Wall severed transport links throughout West Berlin. Arterial rail corridors became obsolete, reclaimed by nature.

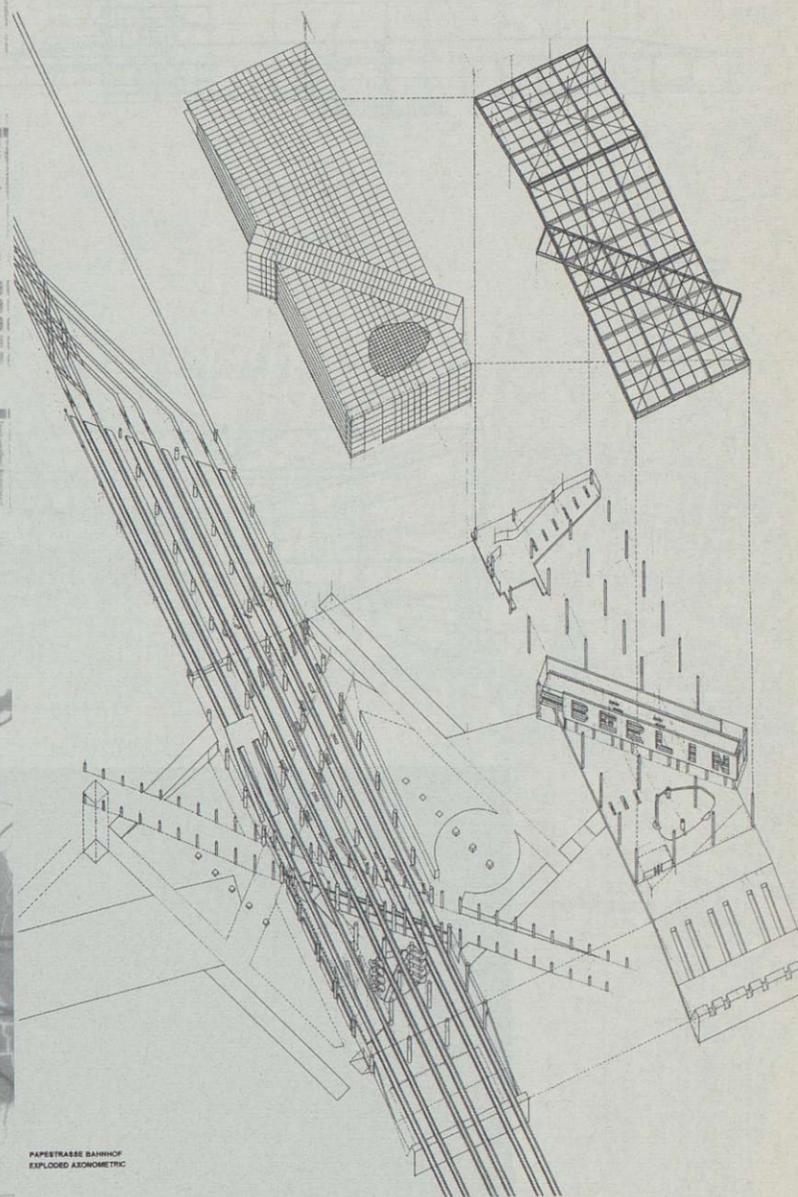
Current Situation : As an integral part of the reunification programme, the Berlin public transport network is being reconnected, renovated and extended. The most important components are the repair to the severed train routes, particularly the orbital Ringbahn, and the creation of a north-south mainline to complement the existing east-west route. The intersection of the Ringbahn and South rail at Sudkreuz will require a major new transport interchange.

PROPOSITION

Fragments - Due to its destructive and traumatic history, Berlin's urban structure is highly fractured and fragmented. Rather than attempting to stitch and graft the city together, the challenge to exploit the voids and scars of history could result in the evolution of an authentic response to the context. The violence of the recent past is evident in what has been erased from the city's fabric. Through a definition of the fragments, the creation of unity by expressing the diverse and distinct components of the city could be possible.

Cohesion - The proposed reconnection of the transport infrastructure will be a primary component in creating cohesion in the disparate parts of the city. The possibility of reinstating or introducing transport networks between the fragments requires the need to investigate the integration of transport into urban areas in a less divisive manner than in the past.

Intersection - If public transport is to have such a pivotal role in regenerating the city, the nodes of interchange will become increasingly important. Not only do these allow transfer between transport systems, but often are an interface between the city and subterranean routes. Furthermore, the intensity of use will naturally attract additional



between the districts of Schöneberg to the west and Kreuzberg and Tempelhof to the east.

History : Anhalter Bahnhof was Berlin's largest rail station, one of eight mainline termini that served the city. Berlin's rapid expansion in the late 19th Cent. resulted in a massive growth in industry, and residential districts along arterial rail routes. Industrialisation resulted in Europe's best city transport network. Hitler and Speer's unimplemented masterplan for central areas proposed the introduction of a north-south axis with a through rail route culminating at Sudkreuz. The city was destroyed by Allied bombings in WW2 and the damaged Anhalter Bahnhof demolished in 1961. The creation of the Berlin Wall severed transport links throughout West Berlin. Arterial rail corridors became obsolete, reclaimed by nature.

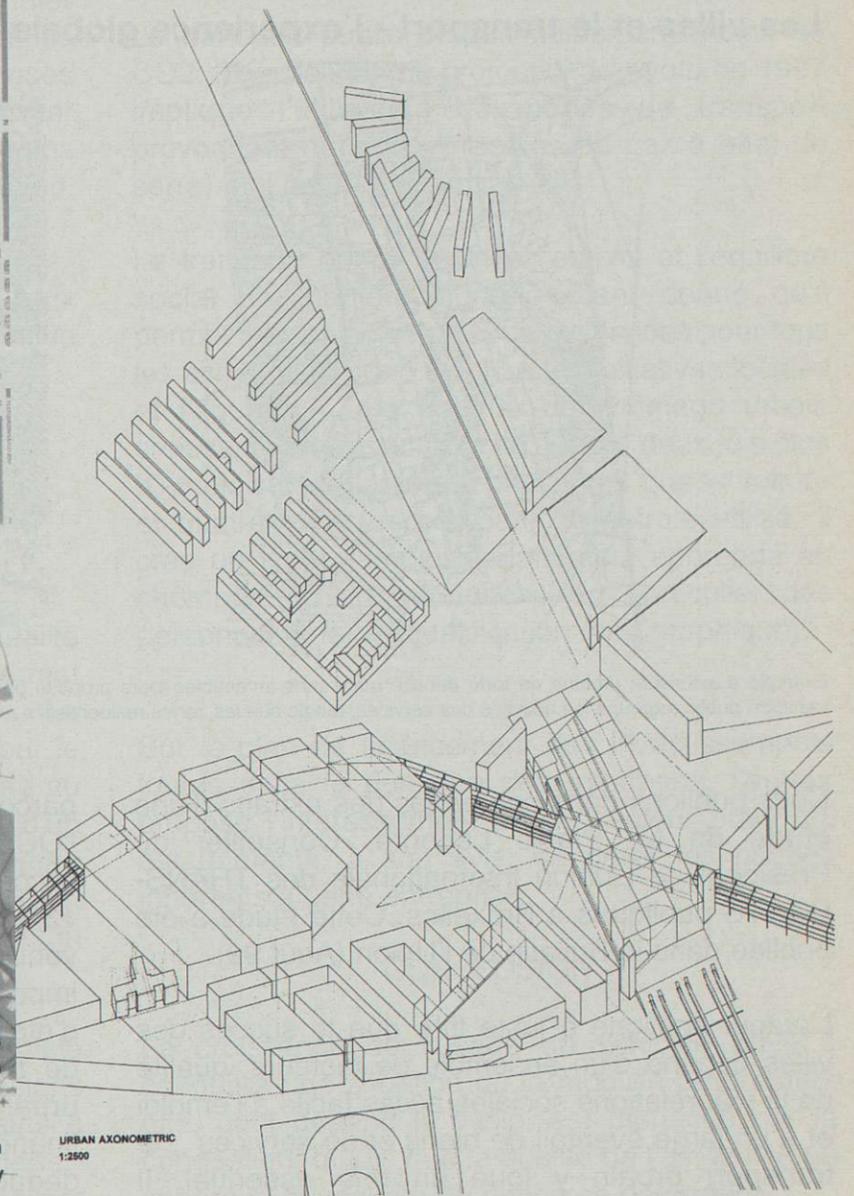
Current Situation : As an integral part of the reunification programme, the Berlin public transport network is being reconnected, renovated and extended. The most important components are the repair to the severed train routes, particularly the orbital Ringbahn, and the creation of a north-south mainline to complement the existing east-west route. The intersection of the Ringbahn and South rail at Sudkreuz will require a major new transport interchange.

PROPOSITION

Fragments - Due to its destructive and traumatic history, Berlin's urban structure is highly fractured and fragmented. Rather than attempting to stitch and graft the city together, the challenge to exploit the voids and scars of history could result in the evolution of an authentic response to the context. The violence of the recent past is evident in what has been erased from the city's fabric. Through a definition of the fragments, the creation of unity by expressing the diverse and distinct components of the city could be possible.

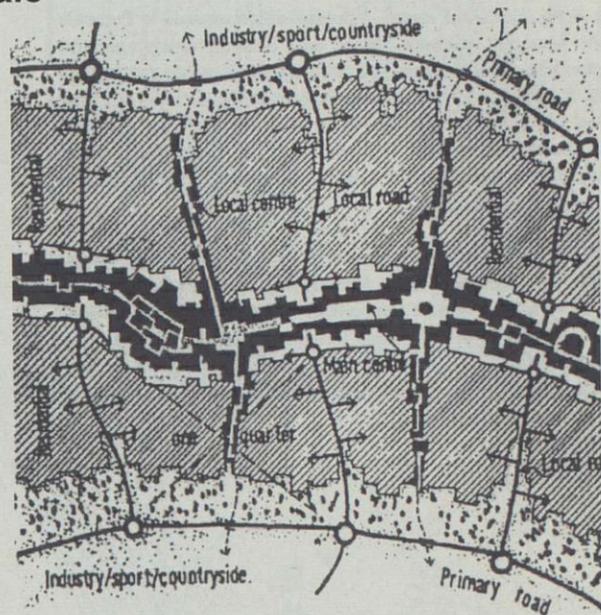
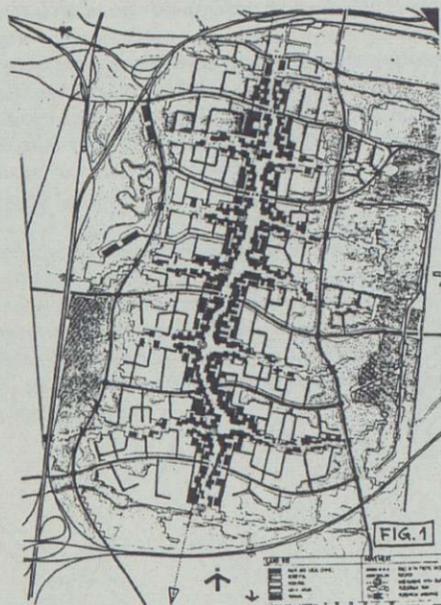
Cohesion - The proposed reconnection of the transport infrastructure will be a primary component in creating cohesion in the disparate parts of the city. The possibility of reinstating or introducing transport networks between the fragments requires the need to investigate the integration of transport into urban areas in a less divisive manner than in the past.

Intersection - If public transport is to have such a pivotal role in regenerating the city, the nodes of interchange will become increasingly important. Not only do these allow transfer between transport systems, but often are an interface between the city and subterranean routes. Furthermore, the intensity of use will naturally attract additional



ACTUALITES

Les villes et le transport - l'expérience globale



Exemple d'extension urbaine de forte densité mais sans immeubles-tours proposé par G.Eppstein pour Vienne. La rue principale bien desservie par le transport public regroupe les activités des services, tandis que les zones résidentielles sont accessibles en voiture à partir des voies latérales.

Nous publions dans ces pages des extraits d'une étude de M. Pierre Laconte, Conseiller du Président de L'union Internationale des TRANSPORTS publiques à Bruxelles. Cette étude a été publiée dans le Bulletin de l'Union (Août 99).

L'auteur souligne à juste titre que le succès des villes dépend d'un ensemble de facteurs, qualité de la vie, relations sociales accès facile à l'emploi et à un large éventail de biens et de services ; le transport urbain y joue un rôle essentiel. Il remarque :

" Or, durant les quinze dernières années (1980 à 1995), le nombre de véhicules/ kilomètres

parcourus a augmenté de 65% pour les pays de l'OCDE, celui des voitures de 50% tandis que l'accroissement de la population n'a été que de 13%. Ainsi, l'accroissement du nombre de véhicules/kilomètres parcourus a été cinq fois plus important que celui de la population. Cela n'a rien d'étonnant puisque les politiques d'urbanisme et de transport ont largement favorisé l'expansion urbaine périphérique, notamment par le financement public de nouvelles routes et la déductibilité fiscale des taxes par kilomètres parcourus.

L'offre d'infrastructure routière ne parviendra toutefois jamais à suivre une telle explosion de la

demande de transport automobile. La congestion ne peut donc que s'aggraver.

La seule façon de préserver et de stimuler l'activité économique de la ville tout en évitant les préjudices environnementaux et sociaux causés par le trafic et la congestion est donc d'encourager l'utilisation de modes de déplacement moins encombrants, notamment le déplacement à pied, à bicyclette et en transport public.

Les villes doivent permettre avant tout aux citoyens de se déplacer, quelque soit leur mode de déplacement.

TRANSPORT PUBLIC : UN FACTEUR-CLE DANS LA REALISATION D'UNE VILLE VIABLE

Le transport public contribue d'abord à la qualité de la vie urbaine et de l'environnement. Il permet de libérer un espace urbains précieux. La consommation d'espace temps nécessitée par le déplacement et le stationnement d'une voiture au travail est de 90 fois celle du déplacement d'un piéton utilisant le transport public (voir schéma). Ceci explique pourquoi dans les grandes villes, l'offre de voirie ne pourra jamais satisfaire la demande.

Par contre, le transport collectif outre sa faible consommation d'espace, produit peu d'émissions nocives par personnes transportée, et aide ainsi à protéger la santé des citoyens. D'après la charte " Santé, transport et environnement " adoptée par la Conférence des Ministres de la Santé à Londres en juin 1999, la marche à pied ou l'usage du vélo

pendant une demi-heure par jour entraînerait une réduction très importante du coût des soins de santé.

Le transport public produit également moins de CO2, (l'application du protocole de Kyoto de 1997 implique l'utilisation de modes de transport provoquant moins d'émissions de gaz à effet de serre) et il est moins bruyant).

Le transport public favorise l'emploi et l'équilibre social de manière durable étant donné qu'il permet l'accès à l'emploi et aux services pour tous les citoyens et donc favorise les initiatives locales et l'équité. A une époque de chômage urbain croissant, le transport public génère deux fois plus d'emplois par kilomètres-passagers que la voiture et quatre fois plus par baril de pétrole utilisé. Il crée un type d'emploi parfaitement approprié au chômage urbain qui touche en particulier des personnes à faible qualification (voir graphique).

Sur le plan de financement des investissements lourds dans le domaine des transports, l'auteur propose l'intéressement par le secteur privé qui est à même, à son avis, de gérer les risques inhérents à cette entreprise.

CONCLUSION

La croissance de l'usage du véhicule privé a conduit à une situation où la mobilité proprement dite, dont dépend la vielle, est menacée par la congestion, tandis que la qualité de l'air, le niveau sonore et la sécurité du piéton se dégradent.

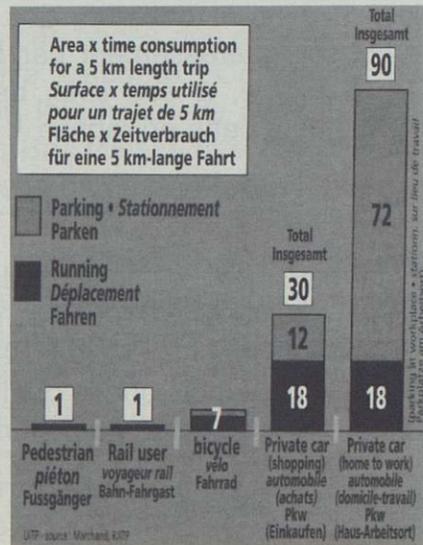
La seule façon de maintenir un accès aisé aux

infrastructures urbaines dont dépend le succès économique et d'assurer un environnement attractif consiste à utiliser davantage les modes alternatifs moins encombrants et plus écologiques, comme la marche, la bicyclette et le transport public.

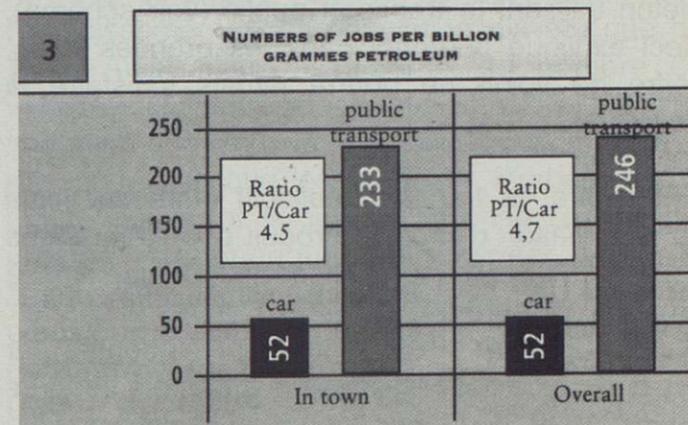
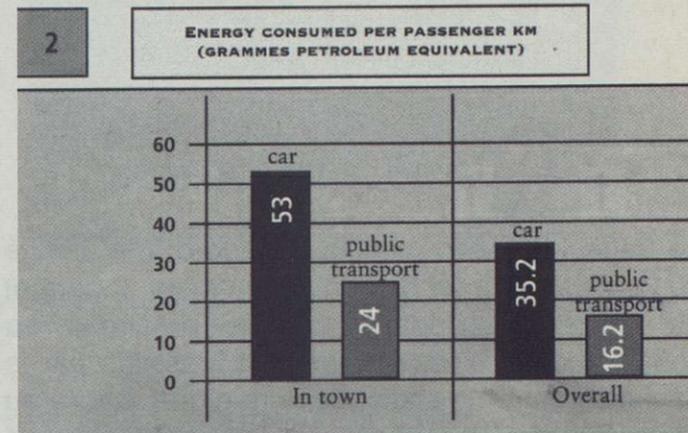
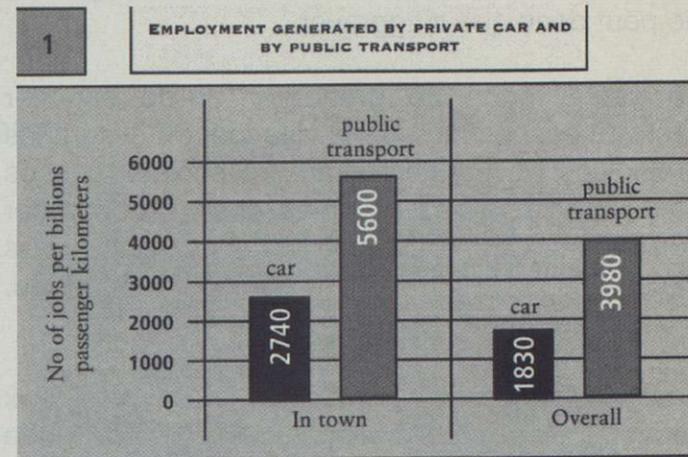
La qualité du transport public elle-même a besoin d'être améliorée. Pour y parvenir, le recours à la technologie de l'information s'avère être un bon moyen. Les nouvelles infrastructures du transport public apporteront toujours une capacité complémentaire à un coût global moins élevé que la capacité équivalente de nouvelles routes.

Il est donc essentiel dans la prise de décision, d'évaluer toutes les solutions possibles et, ce faisant, de prendre en compte à la fois la mobilité, l'emploi et l'environnement.

Le financement de tels programmes peut être facilité par le développement de nouveaux types d'instruments financiers destinés à mobiliser le capital privé. Toutefois, cela ne se passera pas sans interventions financières ou garanties publiques. Leur effet catalyseur pourra stimuler le développement économique et améliorer l'environnement.



Graphiques comparatifs illustrant les avantages du transport public



Urbanisation et Urbanisme

par Charles Polonyi

L'auteur de ces lignes, collaborateur de longue date de notre revue, a participé au Congrès de l'Union internationale des Architectes à Beijing.

Il fait part de ses impressions.

Le Congrès de l'U.I.A. s'est déroulé récemment à Beijing, capitale d'une contrée qui subit une urbanisation sans précédent. Le thème de l'urbanisme a donc figuré normalement sur le programme de la manifestation.

On a pu constater, en premier lieu, les changements souvent dramatiques intervenus dans le développement de villes situées dans les pays riches et l'appauvrissement du cadre de vie dans les agglomérations faisant partie des pays pauvres. Au cours des dernières 30 années la population urbaine a doublé. Les villes produisent la majeure partie des pollutions.

C'est dans les villes où la criminalité est la plus étendue, où sévit le chômage et où l'on assiste à l'accroissement constant du nombre des automobiles. Au sein de la société post-industrielle et à l'époque des technologies de l'informatique, le concept de la ville, entité idéale, tend à disparaître. La globalisation, les techniques de l'information, la digitalisation tendent à créer un réseau dilaté.

D'autre part les centres de développement de la société du bien-être sont entourés de par les quartiers sous-développés.

Les villes ayant un nombre d'habitants dépassant les dix millions dans "le tiers-Monde" ne ressemblent guère aux capitales occidentales.

Le financement, la planification, voir la réalisation des établissements urbains majeurs est confié aux firmes faisant partie du "marketing" international, avec comme variante en coopération avec des firmes locales, en vue de surmonter les obstacles d'ordre politique ou bureaucratiques du contexte.

Souvent, les projets dans ces pays sont réalisés par des firmes nord-américaines ou de l'Europe Occidentale. La population des zones urbaines centrales est transférée à la périphérie des agglomérations.

Finalement ce n'est pas un malheur si les gratte-ciel réalisés en bordure de voies rapides, encombrés par le trafic des voitures, restent vides pendant un certain temps; la rentrée rapide des sommes investies stimule toujours la "croissance". De cette façon il est aisé de construire des gratte-ciel dont le coût voisine les 100 millions de dollars.

Notre profession est partout en crise. Au XIX-ème siècle la machine à vapeur a provoqué la disparition des entreprises familiales et l'immigration des paysans en ville. A la fin du XX-ème siècle, les technologies de l'information ont provoqué un appauvrissement de certaines couches sociales ainsi que l'émigration des possédants vers les cités-jardin des banlieues, puis la réoccupation des quartiers plus ou moins délabrés par des immigrants.

Après la crise mondiale au cours des années 30, on adopta l'approche

keynesienne de l'Etat-Providence. Cette période fut suivie par la résurgence du libéralisme qui engendra en même temps la prédominance de la voiture individuelle en tant que moyen de communication. L'accroissement des dépenses publiques consécutives à cette évolution ne fut pas supporté dans son intégrité par l'économie marchande.

La civilisation humaine correspond à une civilisation urbaine, qui a su s'adapter au cours des derniers quatre siècles, d'une façon souvent dramatique aux circonstances. Il est intéressant de faire connaître à cet égard les recommandations formulées par le Président de l'Association des Architectes Allemands au cours du Congrès (celles d'Andreas Gottfried Hempel).

"Nous devons rendre possible la mise en valeur d'un objectif englobant des réponses aux exigences économiques, sociales et culturelles dans le contexte urbain, au lieu de la publication d'arrêtés ou d'interdits. Il s'agit de favoriser le potentiel d'initiatives qui contribueraient au développement urbain, au sein d'une société pluraliste.

il s'agit de dépasser le stade de la rédaction de prescriptions pures et simples et de prendre en compte des facteurs d'ordre psychologiques qui peuvent avoir une influence positive ou négative sur le citoyen nouveau venu. Est-ce que les promeneurs en ville donnent-ils l'impression d'être accueillis?. A Munich on a cette impression, à Berlin ils semblent renfrognés.

L'atmosphère intellectuelle trouve ses points d'application au sein des établissements scientifiques et culturels; Munich représente ainsi le "Silicon Valley" du pays, tandis que le "génies loci" est fort différent à Oxford ou à Vienne.

Nous sommes obligés de repenser beaucoup de choses. Dans les grandes villes on peut

l'utilisation abusive de l'automobile par la mise en service intensive des transports en commun. Au sein des cités-jardin on assiste à des mutations voire à une émigration vers des zones plus accueillantes. On ne peut éliminer la possibilité de rencontres personnelles à l'époque des médias électroniques. Londres répand l'atmosphère du monde financier, Paris celle de la culture, et de la politique, Genève celle des rencontres internationales.

La ceinture du "Gürtel" à Vienne a été initiée au cours des années 50, pour absorber le trafic véhiculaire du centre historique. Celui-ci s'est intensifié à tel point qu'il a provoqué des phénomènes d'agglutination de la population résidant à proximité de ce "périphérique". En vue de réagir en face de cette densification la Municipalité de Vienne a réussi à faire adopter un projet urbain avec l'assistance de l'organisme "URBAN" de l'Union Européenne, visant à la création d'un secteur "culturel" destiné de préférence aux jeunes en vue de faciliter des rencontres, des activités culturelles et artistiques dans un cadre de "verdure", espace récupéré au détriment de la voie périphérique.

A Vancouver, au Canada, on assiste à la création d'une zone résidentielle pour 5.000 habitants dans une certaine mesure sur le modèle des cités-jardins américains sur un site urbain délaissé d'une ancienne gare.

On a voulu implanter cet ensemble dans un contexte de verdure et de réaliser des constructions à l'échelle humaine. Le centre communautaire de l'ensemble a été aménagé à l'intérieur d'un atelier de réparation pour locomotives avec une surface au sol de 4700 m². La planification se déroule actuellement avec la participation

active des futurs occupants; Le centre commercial futu, situé en bordure d'une promenade au bord de la mer, se différencie fondamentalement des centres commerciaux américains, entourés d'immenses surfaces de parking. Les nombreuses voies et cheminements pour piétons et cyclistes ne rendent pas nécessaire pour les habitants l'utilisation de la voiture. cependant, comme les habitants n'ont pas désiré renoncer totalement à l'acquisition d'une voiture on a prévu un certain nombre de parkings souterrains.

Quatre parcs destinés à la pratique des sports de 4 a chacun sont en train d'être aménagés. Ils sont destinés à servir de lieux de rencontre pour jeunes et vieux à la fois. 2.6% des dépenses sont affectées à l'installation de créations artistiques, susceptibles de rehausser la qualité environnementale de l'ensemble.

-

LA GUERRE CONTRE L' AUTOMOBILE A COMMENCE

La majorité des experts des pays industrialisés savent que si les réglementations ont pu réduire considérablement les émissions polluantes des industries ces deux dernières décennies, les pouvoirs publics restent impuissants à diminuer les émissions polluantes dues à la circulation des automobiles dont on sait qu'elle contribue gravement à l'effet de serre et à la diffusion dans l'air de gaz toxiques nuisibles à la santé humaine. Il est toutefois encourageant d'observer que plusieurs villes européennes commencent à mettre en œuvre des mesures concrètes dans le cadre de leur Agenda 21.

La Suède est incontestablement le pays d'Europe qui, dès les années soixante dix, a été le premier à engager une politique de développement Durable. La ville de Stockholm détient le record absolu du taux d'usage des transports en commun. 70% des déplacements urbains se font par métro, bus ou train. Aux heures de pointe ce taux atteint les 90%! Le débat a été relancé récemment à cause de la difficulté croissante à circuler en automobile autour de la ville. Faut-il pour y remédier, construire une autoroute circulaire ou plutôt redéployer le réseau de tram qui avait été supprimé par le gouvernement socialiste en 1967, en période de croissance euphorique. C'est très probablement ce deuxième scénario qui sera mis en œuvre. Le choix de quote implantation des quartiers neufs constitue un autre moyen de prévenir un usage abusif de la quote automobile. L'urbanisation se fait à l'intérieur de la ville existante, sur des friches industrielles et portuaires proches du centre historique. Ainsi le nouveau quartier d'Hammerby planifié pour accueillir 15 000 habitants à terme, est en cours de construction le long des quais de l'ancien port au charbon. Sur ces quais une ligne de tram vient d'être installée afin de relier les groupes d'immeubles à la gare voisine qui dessert la banlieue d'un côté et le centre historique de l'autre. D'autres quartiers sont en cours de construction autour d'une gare préexistante en banlieue.

Chacune des cinq villes satellites, réalisées à 5 km de Stockholm dans les années cinquante, s'étaient déjà développées autour d'une nouvelle gare où les habitants continuent à converger à pied ou à vélo, les automobiles étant déjà canalisées sur un anneau et des parkings périphériques. On retrouve cette disposition dans les villes

nouvelles de la Région parisienne construites à partir du début des années soixante dix. Ainsi dans les premiers quartiers de Cergy-Pontoise, la voiture individuelle ne pénètre pas dans les espaces résidentiels et stationne en périphérie.

Par contre l'importance donnée à la voirie primaire et son talutage en contrebas des quartiers contrarie la continuité du paysage urbain. Il s'est vite avéré qu'il était très difficile d'intégrer ces voies rapides au tissu urbain environnant caché derrière un écran végétal. Les urbanistes s'étant pris les pieds dans le patchwork des références internationales, ont donc imaginé des voies rapides paysagées à l'américaine dans un tissu d'inspiration villageoise issue du Vexin tout proche! Les quartiers plus urbains conçus à partir des années quatre vingt ont mélangé piétons et automobiles et fait une place plus grande aux transports en commun sans toutefois malheureusement aller jusqu'à installer une ligne de tram circulaire réunissant les quartiers entre eux autour de la boucle de l'Oise. La desserte du R.E.R s'est par ailleurs avérée très vite saturée. Les résidents qui travaillent à Paris voyagent dans des conditions éprouvantes aux heures de pointe, de 7 à 9 heures et de 17 à 20 heures. Dans ces conditions et malgré la saturation de l'autoroute A15 beaucoup préfèrent encore aller à Paris en automobile. On peut se demander si l'ensemble de la métropole n'a pas dépassé une taille gérable...

Stockholm n'en est pas encore là mais dès aujourd'hui les autorités suédoises cherchent à juguler la croissance du nombre des automobiles en développant les infrastructures du transport public. Parallèlement les entreprises sont incitées à développer le travail à domicile et les communications par internet. Les nouvelles implantations se font aux points de rencontre des infrastructures, rail, route, voie d'quote eau et réseau de bus.

Dans la première ville environnementale du Royaume Uni, LEICESTER, l'quote action initiée en 1990 portait tout d'abord sur l'extension des espaces libres et leur renaturalisation. Aujourd'hui, les parcs, les jardins familiaux et les bois couvrent 35% du territoire communal. L'un des objectifs affichés était d'quote offrir aux citoyens des espaces de loisir à domicile de façon à les dissuader de prendre la route chaque week-end. Le Conseil municipal

avait choisi une stratégie environnementale pour plusieurs raisons. La ville voulait mieux se faire connaître et attirer ainsi des entreprises grâce à une image de qualité de vie. Elle voulait aussi s'opposer à la politique de privatisation et de libéralisme sauvage menée par Madame Thatcher qui avait, au début des années quatre vingt, vendu les transports publics à des sociétés privées. La ville n'avait pas eu d'autre choix que d'observer les dégâts causés sur la pratique des transports en commun à l'intérieur de la ville. Tous les bus s'entassaient dans la grande rue commerçante du centre ville alors qu'au même moment les citoyens trop éloignés du centre, attendaient vainement le passage d'un bus. La recherche de la rentabilité à court terme a donc eu pour effet de faire chuter l'usage des transports en commun. A l'arrivée de Tony Blair, la ville a pu véritablement valoriser l'usage des transports collectifs. Partant du constat que plus on avait construit de routes et plus la circulation automobile s'était intensifiée, l'urbaniste chargé de l'environnement, Ian Lindley, a convaincu les élus de renverser le phénomène en supprimant, chaque année, une voie de circulation automobile pour l'attribuer à une nouvelle ligne de bus. C'est alors que progressivement l'automobile quitte le centre ville. Le pragmatisme anglais fait des merveilles. Lorsque la police a bouclé une partie du centre de Londres à la suite de l'explosion de plusieurs bombes meurtrières de l'IRA, on a observé qu'au bout de deux jours la circulation automobile s'était adaptée aux nouvelles restrictions. Aux yeux de I. Lindley, cela prouvait qu'en réduisant l'accessibilité au centre ville, il était possible de diminuer l'ensemble de la circulation automobile sans paralyser le trafic. En Allemagne l'automobile est reine. L'homme le plus respectueux de la nature et donc le plus attristé par le dépérissement de la forêt noire sous l'effet des pluies acides ou par la pollution estivale des centres ville ne peut s'empêcher de sauter chaque matin dans sa B.M.W ou sa Mercedes qu'il se plaît à arborer pour se rendre à son travail. Et pourtant les villes universitaires les plus progressistes, notamment le triptique Freiburg-Heidelberg-Tübingen, ont mis en place une stratégie de résistance à l'automobile d'un volontarisme confondant. Cette politique de défiance orchestrée par les municipalités bénéficie de financements fédéraux mais également de financements privés parmi lesquels, comble de l'ironie, figurent ceux des grandes marques d'automobiles allemandes! Après tout, un industriel des temps modernes s'identifie moins aux produits qu'il fabrique aujourd'hui qu'aux marchés qu'il convoite

pour demain. S'il subsiste un fossé entre la culture industrielle européenne et la culture industrielle française, c'est bien en matière d'environnement qu'il se révèle le plus profond. L'abandon, tout récent, par THISSEN-KRUPP, des aciéries sur lesquelles le groupe avait fondé sa puissance économique, est incompréhensible aux yeux des dirigeants français! Un autre trait de culture nationale est que les industriels français n'ont pas encore compris l'importance des enjeux économiques liés aux nouveaux marchés de l'environnement.

Les villes de Freiburg et de Tübingen ont en commun le voisinage de la forêt noire mais aussi l'héritage de casernes libérées par le départ des troupes d'occupation au début des années quatre vingt dix. Le quart de leur population se compose d'universitaires : étudiants, enseignants et personnels administratifs. La ville de Freiburg a racheté à l'état fédéral les 38 hectares du Fort Vauban, ce qui lui a permis de maîtriser la planification d'un nouveau quartier à partir de leurs propres exigences environnementales qui constituent autant d'éléments incontournables des contrats passés avec les organismes constructeurs. Le service d'urbanisme de la ville a commencé par organiser un concours d'urbanisme qui a été gagné par l'architecte berlinois, Kolhoff, connu pour sa conception musclée de l'architecture. Le plan masse du futur quartier à construire sur le site de la caserne est implacable : une douzaine de lignes d'urbanisation strictement identiques et parallèles se succèdent en ordre militaire sur tout le terrain, perpendiculairement à une barre centrale longée d'une avenue qui traverse le site dans sa plus grande longueur orientée Est-Ouest. Le Fort Vauban se trouve à trois kilomètres au Sud du centre ville.

En 1994, un groupe de militants écologistes crée une association dont les deux objectifs principaux sont d'une part d'associer les futurs habitants à la conception de leur quartier et de leur immeuble, et d'autre part de mettre en pratique dans ce quartier à venir les principes du Développement Durable.

En octobre 1999, à l'occasion d'une rencontre de trois jours intitulée "Urban Visions" plus de trois cents aménageurs européens ont visité la partie réalisée du projet qui est réalisée et dont les immeubles accueillent déjà un millier d'habitants sur les cinq mille attendus en 2010.

L'association Forum Vauban a pu modifier le plan masse notamment en réorientant les barres afin d'optimiser l'ensoleillement des immeubles et d'exploiter les énergies

renouvelables, et également en espaçant certaines des barres prévues à l'origine de manière à créer des espaces de voisinages et des jardins interstitiels.

Le Maire présent au colloque d'octobre affirmait la volonté municipale de favoriser la prise en charge des thèmes de la vie quotidienne à Freiburg par les associations de citoyens directement concernées. De même, la ville de Freiburg cultive son image de ville accueillante aux nouvelles technologies et particulièrement à celles qui ont trait aux énergies renouvelables. La ville a donc adopté d'emblée "Forum Vauban" comme partenaire et soutenu les demandes de financement que celle-ci adressait au Land, à l'état Fédéral et à la Communauté Européenne, notamment dans le cadre du programme LIFE. Les résultats sont déjà convaincants : le recours à l'énergie solaire par des panneaux de piles photovoltaïques, l'usage de la cogénération et ponctuellement la fabrication de gaz à partir des déchets organiques, contribuent à réduire notablement les consommations d'énergie et donc les émissions de CO2 dans l'atmosphère. Bon nombre d'immeubles ont une consommation inférieure de 10 à 20 KW/H au standard national déjà plus exigeant qu'en France.

La règle la plus stupéfiante du quartier consiste à ne pas laisser les automobiles de rapprocher des immeubles d'habitations. Seule l'avenue centrale leur est accessible. Trois parkings automatiques sont disposés aux trois entrées du quartier. Ce sont des sociétés privées qui vendent les places aux habitants qui le désirent. D'une façon générale, l'automobile est interdite à l'intérieur des aires résidentielles. La ville craignait qu'une telle interdiction ne freine voire ne paralyse la commercialisation des logements neufs. Le fait que l'association le "Forum Vauban" ait réussi à convaincre déjà un millier d'habitants déjà installés montre que d'autres arguments compensent les inconvénients du à un tel dispositif. Certes la proximité de l'automobile est perdue mais les habitants gagnent la tranquillité, la qualité de l'air et la sécurité des enfants. Inutile de préciser que pour qu'un tel pari soit jouable, il a fallu que la ville crée une ligne de bus particulièrement performante. La présence de quelques centaines de chambres d'étudiants, aménagées dans six bâtiments de caserne réhabilités, a contribué à faciliter la rentabilisation des transports en commun.

A Tübingen, le quartier français s'étend sur 64 hectares au Sud de la ville, là où deux casernes ont été libérées en 1990. Un concours a, comme à Freiburg, été organisé par la ville après qu'elle eut acquis les terrains. Le projet lauréat est

celui d'un groupe de jeunes diplômés de l'école d'architecture de Stuttgart qui, emportés par leur fougue, proposent de détruire tous les bâtiments militaires. C'était compter sans l'urbaniste de la ville, A. Feldkeller, qui a obtenu la conservation de la plupart des "barracks" comme il avait, quinze ans auparavant, convaincu la municipalité de préserver le centre ancien de la ville médiévale, alors menacé de destruction partielle par un illustre urbaniste autrichien. Comme l'avaient proposé les architectes lauréats du concours, le quartier des casernes est densifié par la construction de nouveaux îlots à l'intérieur des cours jadis dédiés aux parades militaires. La ville prévoit de loger 6500 habitants et de créer 2500 emplois d'ici 2005. Une stratégie de guérilla a été mise en place par les urbanistes à l'encontre de l'automobile qui sera repoussée, dès le chantier urbain achevé, en périphérie du nouveau quartier sur les deux avenues qui longent les casernes au Nord et au Sud. Seules circuleront à l'intérieur du quartier les voitures des services d'urgence ou d'approvisionnement ainsi que les voitures à moteur électrique mises en location. Pour la construction du quartier, la ville a directement fait appel aux habitants en les invitant à constituer des groupes de copropriétaires exerçant eux mêmes la maîtrise d'ouvrage. Chaque groupe de candidats au logement une fois constitué retient une parcelle puis choisit un architecte avec lequel il définit un projet d'habitat. A l'obtention du permis de construire, la copropriété choisit les entreprises chargées de réaliser le projet. On imagine mal que des habitants aussi engagés dans la construction de leur futur quartier puissent rester indifférents à sa gestion environnementale ultérieure. En France, la plupart de nos élus communaux s'emploient dans un premier temps à se "distinguer" du simple citoyen qu'ils étaient avant leur élection en se tournant vers des professionnels choisis pour leur renom plus que pour leur philosophie. S'agissant des questions environnementales, ils travaillent toute l'année sans les citoyens et se contentent de convoquer une fois l'an les enfants des écoles pour ramasser les papiers gras afin de "responsabiliser" la population quant à l'entretien de son cadre de vie.

A Tübingen comme à Freiburg la population est associée aux véritables responsabilités. Elle n'est pas seulement convoquée pour applaudir à l'action de son Maire à la veille de chaque nouvelle élection. D'une façon générale, chez nos voisins européens, les responsabilités sont réparties entre plusieurs adjoints. Le maire n'a généralement pas ce rôle de souverain qu'on lui connaît en France, il en tient à

arbitrer les différends au sein du conseil municipal où il s'emploie à obtenir un consensus.

Dans le quartier français de Tübingen, on ne risque pas de trouver de voitures garées n'importe où. Les habitants associés à la fondation du futur quartier ont été responsabilisés d'une façon malheureusement encore inimaginable en Gaule. Une société privée construit des parkings automatiques en limite de quartier et vend, comme à Freiburg, chaque place aux habitants qui le souhaitent. Les habitants ont donc le choix de faire l'économie de la voiture et de son stationnement. Combien sont-ils réellement à le faire ? Un sondage dans un ensemble de 35 logements en immeuble de 5 niveaux comprenant des boutiques en rez-de-chaussée révèle que, pour le moment (première année d'installation), trois familles n'ont pas d'automobile et qu'une quatrième a remis la sienne dans une maison de campagne proche.

La première année de mise en vente des parcelles n'a attiré que des couples d'étudiants intéressés par la réhabilitation économique des bâtiments militaires. Puis se sont manifestés des artisans et artistes souhaitant réunir leur logement sous les combles et leur atelier en rez-de-chaussée dans les anciens bâtiments rénovés.

Le premier cabinet médical ne s'est installé que la troisième année, suivi par une officine de notaire puis d'un cabinet d'avocat. Dès que la population a appris que des professions libérales s'implantaient, une fièvre d'acquisition est apparue et la ruée sur les parcelles a commencé. En cette fin d'année 1999, il n'y a quasiment plus de parcelles disponibles dans les premières tranches, et cela malgré l'intransigeance maintenue par la municipalité vis à vis de l'automobile. Tout ne s'est cependant pas déroulé comme prévu puisqu'une partie des acquéreurs ne travaille pas à Tübingen mais à Stuttgart distante de 50 km par l'autoroute. Les naveteurs qui ne trouvaient plus de logements accessibles dans la capitale régionale toute proche, construisent dans le quartier français, ce qui ne diminue pas aussi fortement les émissions de CO2 que ne l'espérait la municipalité de Tübingen.

La région de la Ruhr est sinistrée par un siècle et demi d'industries lourdes : houillères, aciéries, et complexes pétrochimiques ont pollués les sols jusqu'à 15 mètres de profondeur. Le système hydrologique a été transformé en réseau d'égouts à ciel ouvert. Karl Ganser, un urbaniste réputé en Allemagne, a réuni en 1990 une vingtaine de professionnels au sein de l'I.B.A. Emscher

Park, et une centaine d'experts consultants pour engager la réhabilitation économique, sociale et environnementale du centre de la Ruhr. L'I.B.A. s'est donné dix ans pour enclencher un processus de requalification susceptible d'être poursuivi par les dix sept grandes villes d'Emscher Park qui totalisent une population de 2,5 millions d'habitants. Fin 1999, deux cents projets ont été réalisés dans chacun des cinq domaines d'intervention : l'emploi, le paysage, l'eau, l'habitat et le patrimoine industriel.

Si les dispositions prises dans l'habitat neuf construit avec le soutien de l'I.B.A. ne vont pas aussi loin qu'à Tübingen ou Freiburg, elles n'en sont pas moins remarquables. A Herten, les 380 maisons de ville de la cité VEBA descendent la pente du terrain le long d'allées piétonnes dont l'inflexion centrale canalise les eaux de pluie vers un fossé drainant conduisant en contrebas à un bassin de rétention. Cette eau n'est pas polluée par les hydrocarbures grâce au cantonnement de l'automobile sur un parking d'entrée doté de son propre écoulement conduisant les eaux polluées vers le réseau d'assainissement.

A Kamen, le même architecte qui dès 1983-84 avait construit à Tübingen le premier ensemble de logements à haute qualité environnementale, Joachim Eble, a lui aussi repoussé le stationnement automobile en limite des 280 logements sociaux qu'il a construits sur un ancien carreau de mine. Seule l'eau circule au milieu des espaces libres plantés au centre du quartier. Des enfants jouent au bord du ruisseau "fabriqué" avec les eaux collectées en toiture, stockées dans un bassin d'où elles sont renvoyées au départ du parcours aquatique par une pompe. Les habitants des plus modestes pour la plupart immigrés de Turquie pour remplacer les allemands dans les galeries de mine de la Ruhr, comme les habitants les plus privilégiés, qu'ils résident à Tübingen ou à Freiburg, tous redécouvrent le plaisir de jouer et de vivre avec l'eau plutôt qu'avec l'automobile.

ENGLISH SUMMARIES

PATCHWORLD STATION Bruxelles.

Students have concentrated their attention on a very dense and congested spot of the historical part of the city. The site -a partly abandoned railway station is located on a distance of 500 m.from the historical center and invaded daily by private cars.

Their project is taking into account the multicultural aspect of the site - hence to maintain a "cultural patchwork" in the vicinity of this site through creation of various equipments and organizing accessibility for pedestrians, cyclists and a convenient public transport system.

The proposed reorganisation will ease contacts between several quarters of the center of Bruxelles.

ENSEMBLE DE LOGEMENTS DE LA NOUE Montreuil

Students from the school of Architecture of "La Villette" in Paris were interested to remedy the deficiencies of an important housing quarter situated in Montreuil. Isolated and surrounded by heavily circulated roads and parkings, it showed signs of a profound decay.

The theme of the "mobility" was approached on a climatic and biotic level. The aim was to determine first appropriate conditions for regeneration of the soil, allowing planting of gardens, improvement in the absorption capacity of the soil, appropriate positioning of the residential units in regard to ventilation and finally a system of pedestrian communications facilitating contact between inhabitants of the unit containing 1500 flats.

SWEET WAYS AND URBAN QUARTERS. Montpellier.

The primary aim of this project is the creation of public space, an essential way to reorganize a town, by associating two hypothesis:

-to select - between roads of the circulatory system of a given town those able to serve as support for what may be

called a "sweet" communication, offering a priority for pedestrians simultaneously to strengthen urban organization by the delimitation of "urban quarters", whose centers are interrelated by the web of those "sweet ways". This way of handling the problem may reintroduce into the city a sense of proximity which is actually lacking.

The "dialectical" organization of the project taking into account both the global scale of the city and the intermediate scale of the quarters is applied to the context of Montpellier.

Proposals for a pedestrian circulation in Budapest - Ferencvaros. (Borders of the Danube)

The first proposal is based on a requalification of the street system of this very densely built commercial and residential quarter. The authors are also proposing the creation of a very large greenspace on the borders of the Danube, actually overwhelmingly invaded by rapid transportation.

The second proposal entitled "OPEN SOCIETY - A CLOSED CITY" is based on a critical analysis of the role played by private owned cars in Hungary. The ownership of a car is perceived as a social quality, hence to imagine a city "without cars" seems an impossible task.

In order to bring about some progress, the authors have made a proposal for the reorganisation of the aforementioned urban quarter, by proposing underground circulation and parking for private cars, reserving the streets for pedestrians and public transport.

The site -a partly abandoned railway station is located on a distance of 500 m. from the historical center and invaded daily by private cars.

Their project is taking into account the multicultural aspect of the site - hence to maintain a "cultural patchwork" in the vicinity of this site through creation of various equipments and organizing accessibility for pedestrians, cyclists and a convenient public transport system. The proposed reorganisation

will ease contacts between several quarters of the center of Bruxelles.

L'architecture d'un regard photographies de Lucien Hervé.

15 rue Jacques Callot, Paris 75006
Jusqu'au 15 Janvier 2000.

C'est à l'occasion de l'inauguration de l'Unité d'habitation de Le Corbusier à Marseille, que Lucien Hervé a débuté comme photographe d'architecture et qu'il a retenu l'attention du "maître" qui l'a engagé comme collaborateur au sein de son atelier.

Depuis cet événement, Hervé a oeuvré dans ce domaine délicat de la photographie d'art à laquelle il a su donner une empreinte toute personnelle. Sa première exposition de ces photographies "d'architecture" eut lieu au Musée des Arts Décoratifs en 1964. Mais en dehors de son rôle de collaborateur auprès de Le Corbusier, il sut élargir son domaine "d'investigation" aux aspects très variés de la vie urbaine, aux "citadins" avec en arrière fonds leur cadre de vie quotidien.

L'exposition de la rue Jacques Callot témoigne de ses dons de visionnaire matérialisés dans des oeuvres où il saisit un espace caractéristique de la ville à la fois dans sa forme "architecturale" et dans son contenu humain.-

A.S.

Conférence Débat: L'Académie d'Architecture de Mondrisio, avec la participation d'Aurelio Galfetti et d'Albert Jacquard.

Dans le cadre des entretiens de Chaillot, deux représentants de l'Académie de Mondrisio au Tessin, qui amorce sa quatrième année de fonctionnement, ont entretenu l'auditoire du

programme de cette institution, créé sur l'initiative de l'architecte bien connu Mario Botta.

Il s'agit d'un programme qui se démarque nettement de celui des "grandes Ecoles" établies en Suisse. L'objectif de l'enseignement -très pluridisciplinaire n'est pas de former un "chef d'orchestre" sur le mode libéral, mais un simple intervenant, au sein d'une équipe appelée à concevoir le "projet" proprement dit et insérer dans celui-ci tous les éléments permettant sa réalisation, dans le contexte du chantier.

La localisation de l'école (appelée "Académie" pour la distinguer des Ecoles Polytechniques en Suisse) a obéi également à la volonté des fondateurs de la mettre en contact avec l'Italie dont elle est éloignée de quelques dizaines de kms, et d'une façon générale avec la culture méditerranéenne.

L'enseignement de l'Ecole est basé sur le travail en ateliers comprenant successivement 25,50 et 100 étudiants selon le degré de complexité des tâches. Chacun des ateliers travaille sur un projet pendant plusieurs mois, sous la direction d'un enseignant-animateur. La durée des études est de quatre années. Ils constituent le cadre propice pour l'apprentissage de l'organisation de l'espace - une synthèse opérée à partir des cours théoriques qui vont des mathématiques à la philosophie, en passant par la sociologie, l'économie, le dessin industriel..

DES LAUREATS DU CONCOURS MOBILITE OU URBANITE



Pekka Hänninen



Pekka VVehniainen



Jarre Perkatti



Matti Aura



Hanna Mattila



Helka Veltonen



Riina Hakala



Katarina Lemon



Chloé Grumeau



Wouters Michelle



Maud Henriette



Alfredo
Angelilo

Marina
Gorruso



Sipos Zsolt



Schenk Attila



Graham Ross



Victor Nagypál



Szedlacsek Balázs



Darányi Peter Karsa

Le carré bleu

feuille internationale d'architecture
18, av. R.-A. Vivien 94160 Saint Mandé - France
tel. 00 33 1 43 65 74 74

Demande de renouvellement d'abonnement pour 2000

Nom :

Adresse :

Tarifs d'abonnement 2000

	TTC.	HT
FRANCE	240 FF	235,06 FF
Etranger	260 FF	254,65 FF

Avec nos remerciements

Paiement par chèque bancaire ou postale

ou virement au CCP Paris 10 469 54 Z

une facture vous sera adressée a votre demande

ISSN 0008 6878

Siret 78 43744900022

Nota : Prochain no 3,4 99 : "50 ans d'architecture en Israel"

