

COLLAGE 4/17

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau
Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement
Periodico di urbanistica, pianificazione del territorio e tematiche ambientali
Publikation / Publication / Pubblicazione FSU



+

+

+



+

+

+



+

+

+



THEMA

Mutualiser les espaces /
Mehrfachnutzung / Spazio condiviso

FORUM

Stadtentwicklungen
und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen

Sommaire / Inhalt

THEMA

- 4 Mutualiser ou comment gérer la mise en partage du commun / *Gemeinschaftliches Benützen im Bereich des Wohnens* (Entretien avec Luca Pattaroni)
- 8 Le coworking, un modèle pour les espaces périurbains et ruraux? / *Coworking Spaces, auch ein Modell für periurbane und ländliche Gebiete?* (Floriane Mamie)
- 11 La mobilité partagée – oui, mais pas à n'importe quel prix! / *Geteilte Mobilität – ja, aber nicht um jeden Preis!* (Julien Lovey)
- 14 Imposante Idee, schwierig umzusetzen – Geschichtete Nutzungen auf Verkehrsflächen / *L'utilisation combinée des surfaces dévolues aux transports – Une idée ambitieuse, difficile à mettre en œuvre* (Henri Leuzinger)
- 17 «La mutualisation et la multifonctionnalité font partie de toute l'histoire agricole» / *«Gemeinschaftliche Nutzung und Multifunktionalität sind Teil der landwirtschaftlichen Geschichte»* (Entretien avec David Bourdin)
- 22 Mutualiser le dernier kilomètre: notes autour de la logistique de proximité dans le quartier des Vernets / *Gemeinsame Logistik für den letzten Kilometer: Gedanken zum Güterverkehr im «quartier des Vernets»* (Pierre-Olivier Spagnol, Sophie Heu Reigner)
- 24 Répondre à la mutation profonde du secteur secondaire: le concept d'écoParc industriel à Genève / *Antwort auf die tiefgreifenden Veränderungen im zweiten Sektor: Das Konzept des «industriellen Ökoparks» in Genf* (Federico Schiffrin)
- 27 Stadtentwicklungen und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen (Aurelius Bernet)
- 30 Informations de la FSU / *Nachrichten FSU*
Informazioni della FSU

FORUM

INFO



Couverture / Titelblatt / Foto di copertina

Arcade de viaduc, Zurich: en bas, des magasins, restaurants et ateliers – en haut, le trafic ferroviaire et un axe pour la mobilité douce.
Viaduktbögen in Zürich: Unten Läden, Restaurants und Ateliers – oben der Bahnverkehr und eine Langsamverkehrsachse.
(Photo: Henri Leuzinger)

IMPRESSUM

COLLAGE

Zeitschrift für Raumplanung, Umwelt, Städtebau und Verkehr (erscheint 6 mal pro Jahr) / Périodique d'urbanisme, d'aménagement, d'environnement et de transport (paraît 6 fois par année) / Periodico di urbanistica, pianificazione del territorio, tematiche ambientali e mobilità (esce 6 volte l'anno)

Herausgeber / Edité par / Edito da

FSU (Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner / Fédération suisse des urbanistes / Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists)

Redaktionsschluss / Délai de rédaction /

Chiusura redazionale

COLLAGE 5/17: 15.08.17

COLLAGE 6/17: 16.10.17

Mitglieder Redaktion / Membres rédaction /

Membri redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Denise Belloli, Stefanie Ledergerber, Henri Leuzinger, André Müller, Isabelle Rihm, Susanne Schellenberger, Dario Sciuchetti, Stephanie Tuggener; Comité romand: Marta Alonso Provencio, Daniel Baehler, Oscar Gential, Magali Henry, Gregory Huguelet-Meystre, Jenny Leuba, Leah Tillemans; Comitato della Svizzera italiana: Giada Danesi, Francesco Gilardi, Jordi Riegg

Produktion, Redaktion, Insetate /

Production, rédaction, annonces /

Produzione, redazione, inserzioni

Stefanie Ledergerber, Kontextplan AG, Käfiggässchen 10, 3011 Bern, Tel. 031 544 22 53, redaktion-collage@f-s-u.ch
Gestaltung / Graphisme / Grafica: Hahn+Zimmermann; Druck / Impression / Stampa: Stämpfli AG; Übersetzungen / Traductions / Traduzioni: Léo Biétry (Français), Virginia Rabitsch (Deutsch), Comitato della Svizzera Italiana (Italiano)

Verlangen Sie unsere Inseratarife und Termine / Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances / Richieda le nostre tariffe per le inserzioni e le scadenze.

Abonnemente / Abonnements / Abbonamenti

Mitglieder FSU / Membres FSU / Soci FSU: gratis / gratuit / gratuito;
Abonnement ohne FSU-Mitgliedschaft (inkl. Porto) / Abonnement individuel pour non-membres (frais de port compris) / Abbonamento singolo per i non-soci (spese di porto comprese): CHF 85.00;
Studenten / Etudiant(e)s / Studenti: CHF 40.00

Einzelheftbestellungen (exkl. Porto) / Numéro séparé (frais de port non compris) / Numero singolo (spese di porto non comprese):
1 Ex. CHF 16.00, 2–5 Ex. CHF 14.50;
6–10 Ex. CHF 12.50, 11–20 Ex. CHF 9.50

Kontakt für Abonnemente und Adressänderungen / Contact pour abonnements et changements d'adresse / Contatto per abbonamento e cambiamento di indirizzo: Geschäftsstelle FSU, Esther Casanova, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur, Tel: 044 283 40 40, info@f-s-u.ch

Hinweise / Avertissements / Avvertenze

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial wird keine Haftung übernommen. Artikel, Informationen sowie Beilagen können von der Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung der Autoren und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. / La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés. / La redazione dispone liberamente di testi e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati non rispecchiano necessariamente la posizione della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale, necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione della fonte. Tutti i diritti sono riservati.



Leah Tillemans, Marta Alonso

Mutualiser les espaces

Du parking aux espaces de travail, de la mobilité au logement, mettre en commun les espaces et les services est une tendance à l'heure de l'économie du partage. Les coopératives produisent des logements qui réduisent la taille des parties privatives au profit de grands espaces communs mutualisés. Des espaces de coworking où les places de travail sont partagées émergent dans tous les centres urbains, et peut-être bientôt en campagne, alors que des plateformes comme Office Riders permettent de mettre à disposition son logement à la journée pour un travailleur indépendant.

Dans les projets urbains, le partage et la complémentarité deviennent aussi des objectifs. On cherche par exemple à réduire le nombre de places de stationnement en les mutualisant entre divers usagers à divers moments de la journée. On cherche aussi à favoriser des usages différents pour un même espace, comme dans le cas des bâtiments de bureaux, qui peuvent accueillir des usages culturels la nuit ou le weekend, ou des parcs agro-urbains dans lesquels l'espace agricole sert aussi de lieu de délasserment pour les citoyens. Même les flux et services peuvent être mutualisés, comme les réseaux de chauffage ou la logistique.

Dans un contexte de nécessaire optimisation de l'usage du sol, mutualiser permet d'économiser des ressources tandis que la grandissante puissance des réseaux sociaux virtuels favorise le développement informel des logiques du partage. L'art de mutualiser (re-)devient alors un mode de vie, comme réponse sociétale à l'individualisation croissante, encadrée par un modèle économique, politique et social alternatif où partage et collaboration seraient source d'innovation. In fine, la mutualisation des espaces ne serait-elle pas une solution au besoin d'appartenance des individus à un espace public – au sens large du terme – de plus en plus contraint et marchandisé? Faut-il planifier et administrer la mutualisation? L'aménagement du territoire est-il un frein ou un levier pour la mutualisation?

Mehrfachnutzung

Vom Parkplatz zu Büroräumen, von der Mobilität zur Wohnung: Das gemeinsame Nutzen von Räumen und Dienstleistungen wird in Zeiten der Sharing Economy zum Trend. Genossenschaften erstellen Wohnungen, in denen die privaten Räumlichkeiten zu Gunsten von grossen Gemeinschaftsräumen klein gehalten werden. Überall entstehen Coworking Spaces, in denen man sich die Arbeitsplätze teilt. Plattformen wie Office Riders bieten die Möglichkeit, die eigene Wohnung tagsüber einer selbstständig erwerbenden Person zur Verfügung zu stellen.

Auch in der Planung werden Teilen und Ergänzen zu einem Thema. So versucht man zum Beispiel, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren, indem diese je nach Tageszeit verschiedenen Benutzern zugeteilt werden. Auch unterschiedliche Nutzungen für ein und denselben Raum werden ausprobiert. So können in Bürogebäuden nachts oder am Wochenende kulturelle Anlässe stattfinden oder städtische Landwirtschaftsflächen werden zu Landwirtschaftsparks, die den Städtern als Erholungsgebiet dienen.

Angesichts der Notwendigkeit, die Bodennutzung zu optimieren, bietet das Teilen die Möglichkeit Ressourcen einzusparen, während die zunehmende Stärke der virtuellen sozialen Netzwerke die informelle Entwicklung des Gemeinschaftsgedankens fördert. Die Kunst, etwas gemeinsam zu nutzen, wird so als gesellschaftliche Antwort auf die zunehmende Individualisierung (wieder) zu einer Lebensform. Dies im Rahmen eines alternativen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Modells, das dank Teilen und Zusammenarbeiten zu Innovationen führt. Ist also die gemeinschaftliche Nutzung von zusehends stärker unter Druck stehenden und vermarkteten öffentlichen Räumen eine Antwort auf das Bedürfnis jedes Einzelnen, einem solchen öffentlichen Raum im weitesten Sinne des Wortes – anzugehören? Soll die gemeinschaftliche Nutzung geplant und angeordnet werden? Wirkt sich die Raumplanung hinderlich oder förderlich auf das Teilen aus? Ermöglichen Mehrfachnutzungen eine dichtere Raumnutzung ohne physische Verdichtung? Und welches sind die Modelle, mit denen gemeinsam genutzte Räume verwaltet werden können?

Vorschau COLLAGE 5/17 «Wie weiter mit der Mobilität?» – Die Mobilität in der Schweiz wächst und wächst... Infrastrukturen kommen an ihre Grenzen. Was bedeutet das für uns als Einwohnerinnen und Einwohner, als Pendler, als Freizeitmenschen? Wie kann die Planung reagieren? Die COLLAGE richtet den Blick auf die Mobilität von Einzelnen und der Gesellschaft, das Mobilitätswachstum und den Umgang damit. Lösungsansätze und gute Beispiele zeigen auf, wie es mit der Mobilität in Zukunft weitergehen könnte.

Mutualiser ou comment gérer la mise en partage du commun

LUCA PATTARONI

Docteur en sociologie, Maître d'enseignement et de recherche au Laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Entretien réalisé par Marta Alonso, rédaction de COLLAGE.

COLLAGE emprunte le regard du sociologue pour aborder le thème de la mutualisation dans la sphère de l'habitat. Comment les rapports à l'entre-soi influencent-ils les configurations de l'habitation? De façon générale, la discussion s'ouvre sur le rôle de la mutualisation des espaces, au-delà de la question du logement: ce partage peut-il fabriquer du commun? Comment appréhender aujourd'hui la mutualisation de l'espace d'habiter? Le commun passe-t-il nécessairement par une mutualisation? On fait le point avec Luca Pattaroni, docteur en sociologie.

COLLAGE (C): Que vous évoque le concept de mutualisation dans l'espace de l'habitat?

LUCA PATTARONI (LP): Cela me fait penser aux initiatives et transformations des espaces bâtis liés aux occupations dans le mouvement squat qui se traduisaient par la mise en place de salles communes. Les transformations du cadre bâti qu'effectuaient les squatteurs étaient liées à leur projet politique: un projet d'ouverture, d'hospitalité. Les salles communes, conviviales, permettent d'organiser des fêtes, de manger ensemble et de discuter lors des assemblées, prenant ainsi le contrepied des principes et de la morale de l'hygiénisme. En effet, les bâtiments ouvriers de la fin du XIX^e siècle étaient basés sur un système de séparation stricte entre le privé et le public. L'idée était que chaque foyer puisse se développer sans rien avoir à partager. Le XX^e siècle généralisera ce modèle de la famille nucléaire à travers la production standardisée de l'habitat individuel. La mutualisation des espaces correspond à un moment de rupture où l'on réaffirme une collectivisation, un modèle de communauté politique. Avant les squats, les communautés hippies avaient déjà commencé à mutualiser. Et l'histoire est plus longue: dès les X^e et XI^e siècles, différentes utopies pratiques, communautés religieuses et autres définissaient des espaces de mise en commun. Pour notre société contemporaine, le tournant des années 70–80 remet en question l'urbanisme fonctionnaliste, à l'échelle de la ville et du logement, et vise à casser politiquement la frontière entre le public et le privé. Les revendications du mouvement des féministes et la libération homosexuelle y participent largement.

La mutualisation des espaces correspond à un moment de rupture où l'on réaffirme une collectivisation, un modèle de communauté politique.

C: La pertinence de la mutualisation des espaces se mesure souvent par son efficacité économique et écologique. Mais qu'en est-il sur le plan social?

LP: La densification réduit les marges d'expérimentation dans les rapports sociaux. L'espace public devient un espace de passage, de plus en plus soumis à des contraintes de rentabilité. L'espace de rencontre collectif que l'on mutualise constitue dès lors à la fois une réponse spatiale à la densité mais aussi – et peut-être surtout – une réponse à un besoin social. Il est un complément nécessaire au logement privatif et la condition de possibilité du collectif. Le modèle d'auto-gestion des squats s'inscrit dans cet idéal de convivialité que l'on retrouve aujourd'hui dans les coopératives, qui se dotent systématiquement de salles communes.

L'espace de rencontre collectif que l'on mutualise constitue dès lors à la fois une réponse spatiale à la densité mais aussi – et peut-être surtout – une réponse à un besoin social. Il est un complément nécessaire au logement privatif et la condition de possibilité du collectif.

C: On retrouve cette idée dans les «pièces joker»^[1] qui floutent la limite de l'espace privé à l'intérieur de l'habitat pour mieux correspondre aux modèles de vie actuels qui se distinguent de la famille nucléaire.

LP: La pièce «joker» et la salle commune sont intéressantes parce qu'elles remettent en question ce que l'on doit trouver dans un logement. Dans les années 60 à Chicago, des urbanistes avaient décidé de détruire un ghetto qu'ils considéraient comme invivable^[2]. Or, ces toutes petites maisons faisaient partie d'un *milieu* – un système de lieux – plus large dans lequel on retrouvait un ensemble d'espaces de rencontre. Ce système était invisible pour des urbanistes concentrés sur le modèle de la maison américaine qui contient toutes les activités à l'intérieur du logement.

[1] Une pièce joker est une pièce qui peut être facilement rattachée à un logement ou l'autre, voir être autonomisée comme studio.

[2] Observations d'Amos Rapoport sur les modes de vie des habitants.



[ILL.1] Un compromis entre partage et liberté: les *clusters* peuvent ouvrir des pistes de réflexions pour toute les échelles du territoire. Dans les cellules privatives, on peut cuisiner, recevoir des gens, se promener nu, on ne répond plus de l'autre – et en même temps on peut déborder et investir les généreux espaces collectifs. (Source: Hunziker Areal, Zürich, Coopérative *Mehr als Wohnen*. Plan: Duplex Architekten)

Le mouvement squat et les nouvelles coopératives réinventent d'autres milieux de vie, en créant un continuum depuis la chambre jusqu'à l'espace de travail. On observe aujourd'hui une intrication plus grande des espaces. On travaille dans le train, bientôt dans la voiture autoguidée. Des espaces de convivialité – voire même de sieste – apparaissent dans certaines entreprises. On travaille à la maison, on reçoit dans les espaces publics. Cela questionne à la fois ce qu'on fait dans l'espace public mais aussi dans l'appartement. L'appartement ne doit pas forcément être le lieu où l'on retrouve le bureau et la chambre d'invités, car ils peuvent être collectivisés.

C: L'habitat demeure tout de même très conservateur dans sa configuration, par rapport au bureau. Le lien affectif au *chez-soi* joue-t-il un rôle dans les difficultés à mutualiser des espaces?

LP: Une étude menée par le Canton de Vaud révèle que la moitié des gens sont favorables à avoir une pièce partagée. La critique des années 60–70 a largement pénétré l'imaginaire collectif et les dispositifs institutionnels [3]. On sait que dans les nouvelles formes de capitalisme – fondées sur le projet, la créativité, l'autonomie –, les modes de production ne sont plus les mêmes. Ces quarante dernières années, le développement urbain dit «durable» a aussi intégré ces questionnements autrefois minoritaires. L'évolution du logement social est exemplaire. Historiquement, les politiques sociales ont misé sur la sécurité du logement, essentielle pour les locataires. Ce qu'ont montré les mouvements d'occupation, c'est que ce modèle laissait de côté tout un autre aspect de la relation au logement dont bénéficie le propriétaire: celle de la maîtrise de son logement. Cet aspect ressort d'ailleurs comme

l'un des premiers critères qui expliquent le choix de devenir propriétaire. Le succès des nouvelles coopératives tient aussi au fait qu'elles ont réintégré cet aspect – associé à la sécurité du bail.

Le *cluster* [4] est intéressant comme retour de balancier du mouvement squat. Ce dernier ouvre, mutualise, fluidifie, exige la participation dans le but de maîtriser son environnement, de donner son avis, de choisir comment aménager, non pas simplement sa chambre, mais tout son immeuble. Néanmoins, du moment que l'on mutualise, on met en commun non seulement des idées mais aussi des corps, des présences. L'histoire montre que l'on ne peut pas indéfiniment s'ouvrir, faire de la participation et mutualiser, car habiter signifie aussi être à l'aise [5]. C'est facile de partager avec une personne dont on est proche. Dès que c'est quelqu'un que l'on connaît moins, ses habits sales qui traînent, ou encore la trace de ses lèvres sur un verre, irritent, voire dégoûtent. A cet égard, les squats qui ont duré ont tous été amenés à tolérer certaines formes de repli, de mise à distance de l'autre. Le *cluster* fixe spatialement cette possibilité du repli, et en même temps, on peut déborder et investir les généreux espaces collectifs.

[3] Voir Philippe Thalmann et de Philippe Favarger (2002) *Locataire ou propriétaire? Enjeux et mythes de l'accession à la propriété en Suisse*. PPUR – Collection: Science, Technique, Société, p. 328.

[4] Un appartement cluster comporte des unités privatives avec chambres, salle de bain, cuisine et parfois un petit salon, agrégées au sein d'un vaste espace de vie collectif.

[5] Voir Marc Breviglieri, «Penser l'habiter, estimer l'habitabilité», *Tracés*, 23, pp. 9–14; Roland Barthes, *Comment vivre ensemble: cours et séminaires au Collège de France 1976–1977*, Éditions du Seuil/Imec, Paris, 2002.



[ILL. 2]

[ILL. 2+3] Pour le chercheur Luca Pattaroni, le logement de type *cluster* représente le retour de balancier du mouvement squat. (Source: Hunziker Areal, Zurich, Coopérative *Mehr als Wohnen*. Photo: Ursula Meisser)



[ILL. 3]

C: Cela montre bien à quel point les typologies d'habitat sont en lien direct avec la société, et ce que l'on considère comme *chez-soi* est différent selon les contextes géoculturels.

LP: Différentes formes du rapport à l'autre, qui ont disparu avec le modèle fonctionnaliste, émergent à nouveau, par tâtonnement. Les urbanistes et les sociologues se rendent désormais en Inde, au Japon ou encore en Chine pour y redécouvrir des modes d'habiter qui conservent les traces de rapports à l'espace et aux autres qui ne sont pas construits sur les disjonctions caractéristiques de la modernité européenne.

Si le privé ne produit pas d'espace commun, c'est parce que il ne rentre pas dans les plans financiers actuels.

Ici aussi les aspirations des habitants s'avèrent plus diversifiées que les typologies classiques que le marché leur propose. Mais les pressions foncières et réglementaires sont fortes. Si le privé ne produit pas d'espace commun, c'est parce qu'il ne rentre pas dans les plans financiers actuels. Même dans les nouveaux quartiers, où l'on parle de *macrolots* [6] et de diversité du bâti, on conserve une délimitation privé-public forte. Les espaces intermédiaires tendent à disparaître parce que l'on ne sait pas qui doit les gérer, les financer et toutes ces questions rebutent les opérateurs. Chercher des péréquations financières pour créer des espaces mutualisés moins chers demande plus de temps et de créativité. Les coopératives les plus innovantes ont intégré un espace commun dans leur modèle financier. Il y a environ trois ans, une intervention parlementaire a été lancée à Genève pour exiger la production de 60m² de salle commune par 2000m² d'espace bâti. Les coopératives en avaient marre de produire de l'espace commun pour tout le monde et ils voulaient que les propriétaires privés s'impliquent aussi. La motion a échoué en raison, entre autres, de l'inquiétude des partis de droite face au caractère volontariste de cette politique mais aussi de la peur que ces salles soient sous-utilisées et laissées à l'abandon. Il est pourtant nécessaire de penser désormais la question du financement et de la production de ces réserves socio-spatiales. Leur utilisation pouvant varier dans le temps, ce qui compte, c'est leur existence.

C: Quel est le rôle de cette mutualisation des espaces, au-delà de la question du logement? Le *commun* passe-t-il nécessairement par une mutualisation?

LP: Le commun est un processus qui suppose la capacité de faire communiquer et donner place à des gens dans leur différence. Le *commun* libéral est basé sur des individus autonomes qui communiquent et négocient leurs choix et leurs intérêts. Sur un plan urbain, ce sont des citoyens consommateurs, qui circulent au rythme attendu dans l'espace public, respectent les règlements, ne font pas de bruit et n'empiètent pas sur leurs voisins quand ils sont dans leur espace privatif. L'espace public a été neutralisé pour ne pas voir apparaître trop d'éléments pouvant choquer. La mise en partage est cadrée par des procédures réglementaires, des contrats traduisant le rapport entre individus autonomes et responsables. La société libérale

est ainsi une manière parmi d'autres de construire le commun, qui tend d'ailleurs désormais à s'effondrer dans le néolibéralisme (en perdant la confiance en l'autre nécessaire à ce commun libéral, mais aussi avec l'extension du marché). Les mouvements alternatifs – la nouvelle gauche – proposent une autre forme du *commun* qui passe par une autre manière de faire communiquer et coexister les différences. On laisse plus de place aux attachements, la sémantique du désir se substitue à celle de l'intérêt et l'expérience partagée des lieux devient un élément clé.



[ILL. 4] Luca Pattaroni. (Photo: Marta Alonso)

C: Mutualiser, ce n'est jamais uniquement la mise en partage d'objets, mais aussi la mise en partage de discours et de principes, d'espaces de discussion.

LP: Comme l'a montré Elinor Ostrom, les *commons* classiques – mais cela s'étend à ces *commons* issues de la culture alternative – nécessitent, pour éviter de devoir délimiter des parcelles privatives (la solution libérale), une réglementation active du temps et des formes d'usage et la délimitation de qui a le droit de venir. Les *commons* libertaires et anarchistes exigent, pour éviter les formes institutionnelles trop fortes, encore davantage d'attention et de vigilance. Notre société est tiraillée entre des formes plus exigeantes et des formes plus libérales. Pour en revenir au cas des squats, au bout d'un moment, les gens recommençaient à construire des murs, à s'«embourgeoiser», tout simplement parce qu'ils avaient besoin de suivre leurs propres rythmes. Les clusters proposent aujourd'hui un compromis entre le partage et la liberté. Cela ouvre une réflexion plus large à toutes les échelles du territoire.

ZUSAMMENFASSUNG *Gemeinschaftliches Benützen im Bereich des Wohnens*

Das Interview behandelt das Thema der gemeinschaftlichen Nutzung im Bereich des Wohnens aus soziologischer Sicht. Mit ihren Wohnformen, welche die Grenzen zwischen öffentlich und privat aufheben und den Wohnbereich zu einem öffentlichen Raum werden lassen, stellten sich Hausbesetzer dem Prinzip des hygienischen Städtebaus diametral entgegen. Gewisse Formen der gemeinschaftlichen Nutzung wie zum Beispiel Gemeinschaftsräume wurden später von Wohnbaugenossenschaften übernommen. In einem zunehmend liberaler gewordenen öffentlichen Raum wird mit Hilfe der Soziologie zu verstehen versucht, welche Blockaden momentan eine gemeinschaftliche Nutzung der Wohnbereiche verhindern und wie die individuellen Befindlichkeiten im Hinblick auf das Untereinander-Sein die Gestaltung der menschlichen Behausung beeinflussen. Schliesslich wendet sich die Diskussion der Rolle von gemeinschaftlich genutzten Räumen jenseits der Thematik des Wohnens zu, um zu fragen, ob das Teilen Gemeinschaft produzieren kann.

Le coworking, un modèle pour les espaces périurbains et ruraux?

FLORIANE MAMIE

Cheffe de projet au Réseau urbain neuchâtelois (RUN).



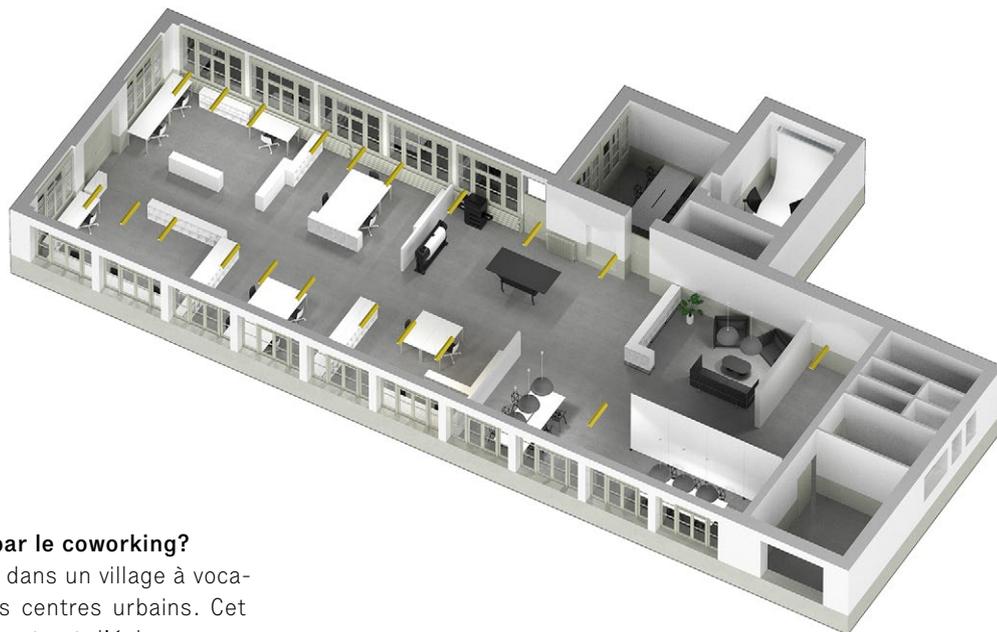
[ILL. 1]

Le coworking, la mutualisation d'espaces de bureau, est un phénomène qui émerge depuis plusieurs années dans les grands centres urbains. En Suisse romande, les tout premiers espaces ont, entre autres, vu le jour à Genève, Lausanne et Neuchâtel. Ils rassemblent principalement des travailleuses et travailleurs indépendants pour qui louer un bureau individuel n'est pas financièrement intéressant. Les salariés, étudiants voire chômeurs y trouvent également parfois leur compte. En réunissant en un lieu des professionnels d'horizons variés, les idées se rencontrent, se mélangent et de nouveaux projets inédits et interdisciplinaires sont susceptibles d'apparaître autour de la machine à café. En plus des contacts informels, les espaces de coworking cultivent souvent ce potentiel d'échange en organisant conférences et partages autour de thématiques transversales. Les espaces de coworking peuvent ainsi être vus comme des terreaux pour l'innovation.

[ILL. 1] Recréer convivialité et partage entre travailleurs indépendants: le coworking Hyperespace à Renens. (Photo: Hyperespace/Jeanne Martel)

Cette tendance se développe spontanément en milieu urbain à l'initiative d'individus ayant généralement eux-mêmes besoin d'un espace de travail et étant donc leurs premiers clients. Si le phénomène se pérennise, voire s'étend, en ville, il a par contre du mal à s'exporter dans les zones plus périurbaines ou rurales. Est-ce à dire que les espaces de coworking n'apportent pas les mêmes avantages aux individus s'ils se situent en périphérie? Au contraire, les avantages y sont encore plus nombreux! Situés dans des territoires résidentiels, de tels lieux permettraient aux utilisateurs d'éviter de fastidieux trajets pendulaires un ou deux jours par semaine. Cependant, les personnes potentiellement concernées préfèrent opter pour le télétravail plutôt que de se lancer dans la tâche laborieuse de monter et faire fonctionner un espace de coworking. Le télétravail, s'il présente un intérêt certain pour mieux concilier vie familiale et professionnelle ainsi que pour diminuer le temps passé dans les transports, ne permet pas le foisonnement des idées et le contact social.

[ILL. 2] La configuration d'un espace de coworking, avec des postes de travail individuels et des espaces et équipements mutualisés (imprimantes, salles de réunion, cafeteria, etc). (Source: Hyperespace)



Redynamiser les territoires ruraux par le coworking?

Imaginons un centre de coworking dans un village à vocation résidentielle à l'écart des grands centres urbains. Cet espace offrirait un lieu de travail à la carte et d'échange aux nombreux pendulaires qui quittent leur maison pour partir travailler chaque matin dans les centres urbains. Les individus auraient ainsi la possibilité de s'éviter des trajets lorsqu'aucune raison ne leur demande d'être physiquement présent dans les locaux de leur employeur, tout en bénéficiant de contacts avec d'autres professionnels. A l'heure de la numérisation, ce scénario est tout à fait réaliste. En effet, la plupart des travailleurs ont essentiellement besoin de matériel informatique, d'une connexion internet et de l'équipement standard d'un bureau. Et pourtant le modèle peine à s'imposer pour l'instant.

Les villages à vocation résidentielle évoqués ci-dessus subissent quotidiennement l'exode de leurs actifs durant les heures de bureau. En effet, le mode de vie actuel tend à placer les fonctions de travail, de loisirs et d'achats dans les centres urbains, n'attribuant plus que l'habitat aux espaces périurbains et ruraux. Ce phénomène a pour conséquence une désertification des villages en termes de commerces, restaurants et services. Ils sont ainsi nombreux à déplorer la fermeture de leurs derniers commerces ou restaurants et, par là, de leurs derniers lieux de vie sociale. Relocaliser, par des espaces de coworking, les actifs sur leurs territoires de résidence, est une voie pour renforcer l'économie présente dans ces lieux. De plus, le coworking permet, globalement, de maximiser l'utilisation des surfaces bâties. En réunissant en un lieu plusieurs professionnels, l'utilisation de bureaux individuels est évitée et l'espace total nécessaire optimisé.

Allons un pas plus loin encore. Imaginons un village dont le dernier restaurant ou la dernière épicerie menace de fermer et ce dernier établissement se transformant en un lieu nouveau alliant, par exemple, une salle de restaurant classique avec un espace offrant des places de travail aux pendulaires, leur permettant de travailler non loin de chez eux tout en profitant de l'échange et du partage propres aux espaces de coworking. Le restaurateur verrait, par cette nouvelle activité, une nouvelle source de revenu pérennisant son activité et la vie sociale du village profiterait de ce lieu de vie pouvant également servir de lieu de rencontre, en soirée et les week-ends, pour les sociétés locales. En termes d'utilisation du sol, ce modèle serait également bénéfique car il permet d'optimiser le lieu en lui attribuant des usages multiples.

Repenser le travail pour penser les espaces de travail

Et l'employeur dans tout ça? Si laisser ses collaborateurs exercer dans différents lieux paraît encore saugrenu pour certains pour des raisons liées aux questions de concurrence et

de surveillance du travail à effectuer, de nombreux employeurs ont déjà sauté le pas en permettant notamment le télétravail. Dans le cadre d'une relation professionnelle de confiance, cet aménagement a tendance à motiver davantage les employés et à renforcer l'attrait de l'entreprise. Cette dernière en sort donc finalement gagnante.

Le coworking s'inscrit dans la tendance des travailleurs nomades. Equipés d'un ordinateur portable et d'un téléphone mobile, ils travaillent depuis les locaux de leur entreprise, de leur domicile, de la table d'un espace de coworking ou même de celle d'une terrasse de café. Flexibilisation des lieux et flexibilisation des horaires sont intrinsèquement liées. Si le coworking et le télétravail sont des réponses intéressantes aux surcharges chroniques des grands axes de transport, pour les désengorger plus précisément aux heures de pointe, en répartissant mieux les déplacements, un assouplissement des horaires de travail serait également une solution à considérer. A l'heure où la mobilité durant les heures de pointe pourrait être tarifiée, il est temps de repenser entièrement la manière dont nous voyons l'activité professionnelle. Avant de mettre en place des mesures coercitives impopulaires, il existe des modèles à mettre en place pour atténuer ces problématiques.

Le rôle clé des collectivités publiques

Malgré les nombreux avantages que présente le coworking pour les individus, les territoires et les entreprises, le modèle peine, comme déjà souligné, à s'exporter hors des grandes villes. Parmi les explications à cette réticence, nous avons cité l'important travail que représentent la mise en place et le fonctionnement d'un espace de coworking lorsqu'il est le seul fait de personnes privées ainsi que la frilosité de certaines entreprises. Face à ce phénomène novateur, les collectivités publiques peuvent jouer un rôle-clé pour encourager le changement des habitudes et des mentalités, d'autant plus que cela représente pour elles une solution potentielle dans l'optique de redynamiser leur économie locale.

La Commune de Morez dans le Haut-Jura français (près de 5000 habitants) a tenté le pari en créant, avec le soutien de la communauté de communes, un centre de coworking notamment pour retenir une partie des travailleurs frontaliers sur son territoire. Et la formule fonctionne depuis 2014. Citons encore un projet soutenu, entre autres, par Interreg, qui vise à développer un véritable réseau d'espaces dans le Grand Genève afin de désengorger les axes de transport surchargés aux heures



[ILL. 3]

de pointe. Le développement de ces nouvelles formes de travail et notamment du coworking en espace périurbain, voire rural, repose sur ces expériences pilotes qui, pour en générer de nouvelles, doivent faire leurs preuves et démontrer les avantages réels qu'en retirent les individus, entreprises et territoires. Dans ce cadre, la thématique des nouvelles formes de travail est intégrée au PHR-Economie de l'Arc jurassien (programme de développement économique à l'échelle des territoires d'actions du projet de territoire suisse). Ceci permettra d'évaluer la pertinence du modèle pour optimiser la captation de revenus sur le territoire de l'Arc jurassien. Le Réseau urbain neuchâtelois (RUN), dans sa qualité de plateforme de développement régional entre autres, cherche à faire connaître ces bonnes pratiques afin de diffuser largement le modèle.

Une solution novatrice pour les travailleurs, les entreprises et les territoires

Pour conclure, le coworking est une solution novatrice et porteuse pour les travailleurs, entreprises et territoires. Le fait qu'un seul lieu puisse à la fois servir à des professionnels de différents horizons et également fonctionner en synergie avec d'autres services afin d'assurer une vie locale dynamique dans les communes périurbaines s'inscrit dans une dynamique d'optimisation des espaces bâtis et des espaces de transport. Les collectivités publiques peuvent être directement à l'initiative de projets concrets comme à Morez ou dans le Grand Genève mais leur marge de manœuvre pour encourager la création d'espaces de coworking est bien plus large. Le changement de paradigme peut s'immiscer dans d'autres sphères de l'action publique. Les initiatives privées mériteraient d'être soutenues et valorisées, à titre d'exemplarité; les fonctionnaires pourraient être encouragés au télétravail et, enfin, la planification territoriale devrait ouvrir des pistes d'encouragement de l'évolution du monde du travail encore non explorées.

[ILL. 3] Implanter des espaces de coworking en milieu rural: une manière de retenir les travailleurs pendulaires ou frontaliers? (Photo: RUN)

ZUSAMMENFASSUNG Coworking Spaces, auch ein Modell für periurbane und ländliche Gebiete?

Coworking Spaces haben in den Städten Hochkonjunktur, in Stadtrandgebieten und im ländlichen Raum bekunden sie jedoch Mühe sich zu etablieren, obwohl diese Arbeitsweise zahlreiche Vorteile aufweist und damit Büroflächen eingespart werden können. Geteilte Arbeitsräume in Wohngebieten würden es Arbeitstätigen ermöglichen, an gewissen Wochentagen Pendler-Fahrzeit einzusparen. In den Wohnquartieren wiederum könnte die Präsenz Berufstätiger tagsüber die Wirtschaft ankurbeln. Global betrachtet, wären die Verkehrsachsen zu Spitzenzeiten weniger beansprucht. Auch die Unternehmen könnten davon profitieren, dank erhöhter Motivation und Produktivität ihrer Mitarbeiter. Gemeinwesen können die Entwicklung von Coworking Spaces unterstützen, indem sie konkrete Projekte initiieren, wie z.B. Morez im französischen Jura, wo ein Coworking Zentrum geschaffen wurde, um die Grenzgänger im Ort zu behalten. In der Genfer Agglomeration überlegt man sich, ein Netzwerk von Coworking-Arbeitsplätzen einzurichten mit dem Ziel, das Verkehrsnetz während den Spitzenzeiten zu entlasten.

La mobilité partagée – oui, mais pas à n'importe quel prix!

JULIEN LOVEY

Responsable de Citec, bureau de
planification en mobilité, Neuchâtel.

Par mobilité partagée, on entend le partage d'un moyen de transport individuel, qu'il s'agisse du vélo, avec les systèmes de vélos en libre-service, ou de la voiture, via l'autopartage et le covoiturage. Tous ces modèles consomment moins de surface que leurs équivalents non partagés, d'où leur potentiel en matière d'aménagement du territoire. Le covoiturage se distingue de l'autopartage en ce sens qu'il ne consiste pas à mutualiser un bien (un véhicule) mais plutôt un service (un trajet). Si le développement de ces offres de partage semble nécessaire dans la transition vers une mobilité plus durable, cela ne veut pas dire qu'elles sont exemptes de zones d'ombre.

Economie du partage et mobilité

L'économie du partage est un concept ancien, qui vit un regain d'intérêt grâce au développement des fonctionnalités offertes par internet et la prise de conscience que de nombreux biens sont aujourd'hui largement sous-valorisés. Ces biens sont de tous types et le domaine de la mobilité n'est pas en reste: le vélo qui traîne à la cave, la voiture privée qui passe entre 90% et 95% de son temps stationnée, la place de parc inutilisée en journée ou la nuit, etc.

Les principes de ce que l'on appelle aussi la «consommation collaborative» sont simples: le détenteur d'un bien le met à disposition de la communauté par le biais d'internet, de sites web ou d'applications mobiles qui gèrent la mise en relation et les échanges monétaires. On peut distinguer deux types de partage: le réemploi (tout ce qui permet de donner, de revendre, de troquer des biens dont on n'a plus besoin) et la mutualisation, qui fait appel à la notion d'emprunt de courte durée, sans que le propriétaire cède son bien. C'est la déclinaison de ce deuxième modèle au niveau des pratiques de mobilité qui nous intéresse ici.

Les vélos en libre-service: un système cher

Pour le vélo, les principes de mutualisation ont donné naissance au vélo en libre-service (VLS). Si les premiers systèmes sont relativement anciens (en 1976 déjà, la ville de La Rochelle «inventait» le VLS en mettant gratuitement à disposition de ses administrés 300 vélos; avant que Genève ne tente l'expérience 10 ans plus tard, avec 200 bicyclettes peintes en rose en libre-service, qui ont malheureusement rapidement subi les affres du vandalisme), que quelques projets spontanés ont ensuite essaimé en Europe au tournant des années 80 (à Copenhague, Vienne, Rennes ou Neuchâtel), ce n'est qu'au milieu des années 2000 que les VLS ont véritablement pris leur essor, avec notamment les lancements successifs du Vélo'v lyonnais (en 2005) et du Vélib' parisien (en 2007). Aujourd'hui, on dénombre près d'un millier de systèmes de

partage de vélo de par le monde, lesquels sont généralement couplés à une application smartphone.

Le développement florissant des systèmes de VLS ne doit pas masquer une réalité moins reluisante: le service, gratuit ou presque pour l'utilisateur, coûte cher, voire très cher à la collectivité (et ce même dans le cas de systèmes financés par des privés en échange d'une concession d'affichage sur le domaine public, la ville renonçant dans ce cas à une redevance). Indépendamment de l'investissement initial (plusieurs dizaines de milliers de francs pour une station VLS), les bilans font état d'un coût moyen annuel par vélo dépassant les 2000 francs. Certes, rentabiliser un service public de transport tient toujours de la gageure et il n'est pas choquant que les systèmes de VLS soient subventionnés. Néanmoins, la contribution des usagers aux recettes reste vraiment trop faible (de l'ordre des 5% à 10% selon les études effectuées, contre 20% à 40% en moyenne pour les transports publics). L'équilibrage des stations (qui consiste à déplacer des vélos des stations pleines vers les stations vides) semble constituer la part de frais la plus importante, suivi de l'entretien des vélos (vandalisés ou trop peu robustes pour un usage public) et des frais de fonctionnement généraux.

La période d'euphorie passée, quelques collectivités commencent ainsi à jeter l'éponge, ou songent sérieusement à le faire. M. Russell Meddin, fondateur de Bike Share Philadelphia, a récemment recensé la suppression d'une soixantaine de systèmes de VLS dans le monde. En Suisse, la Ville de Delémont a décidé en 2015 de renoncer à pérenniser l'exploitation de son système Publibike, justifiant sa décision par le fait que la création d'un réseau de VLS n'était économiquement pas viable pour une ville de 12'000 habitants. Les solutions sont alors peut-être à chercher du côté de la location «longue» durée de vélos (location à la semaine, au mois, voire à l'année), que les villes de Strasbourg (avec le système Vélhop) ou Grenoble (Métrovélo) sont en train de tester. Les usagers sont ici responsables du vélo, y compris financièrement, ce qui limite les risques de dégradation, et le vélo emprunté est à rapporter à son point de départ, ce qui simplifie l'exploitation du système.

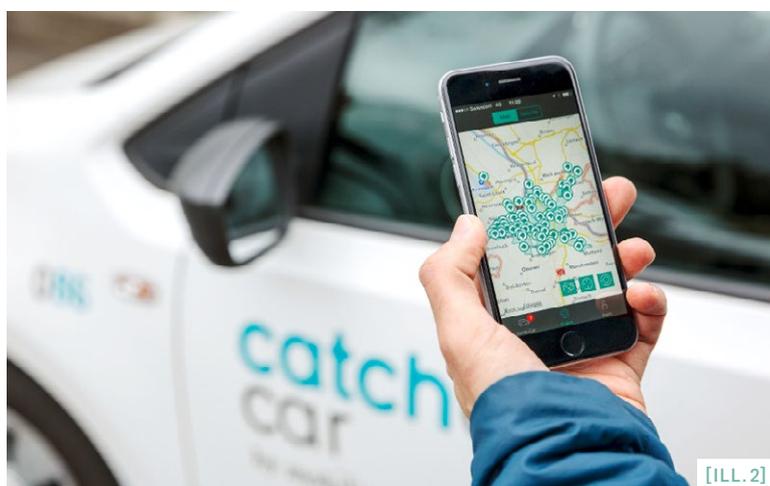
Du partage de son trajet au partage de sa voiture

Au-delà de l'argument écologique (partager le même moyen de locomotion, c'est réduire le nombre de véhicules sur les routes et les besoins en stationnement, avec des conséquences bénéfiques en termes de consommation énergétique et de réduction des nuisances), c'est l'aspect économique qui est essentiel dans l'essor de la mobilité individuelle motorisée partagée. Le fait de partager une voiture en pratiquant du covoiturage (qui ne consiste pas à mutualiser un bien (un véhicule) mais plutôt un service [un trajet]) permet de répartir les

[ILL. 1] La station Publibike à la gare de Delémont, fermée en 2015. (Photo: Citec)



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 2+3] Le système de voitures en libre-service Catch a Car à Genève. (Sources: www.gaz-mobilite.fr, Citec)



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 4] Borne pour voiture en libre-service, EPFL. (Photo: Jenny Leuba)

dépenses entre les utilisateurs et d'obtenir des tarifs compétitifs vis-à-vis des modes de transport traditionnels que sont la voiture individuelle, le taxi ou les transports publics.

Ainsi, en France, Blablacar, l'un des sites internet de covoiturage les plus fréquentés au monde (avec plus de 40 millions d'utilisateurs) concurrence aujourd'hui sérieusement la SNCF sur les trajets inter-villes, au point que cette dernière a développé sa propre plate-forme (iDVROOM). Quant aux taxis traditionnels, ils souffrent du boom des voitures avec chauffeurs particuliers, qui, regroupées pour la majorité sous la bannière d'Uber, pratiquent des prix attractifs au détriment bien souvent des conditions de travail et au mépris parfois des réglementations en vigueur.

Mais si l'enjeu principal du covoiturage pour les planificateurs est d'augmenter le taux de remplissage des véhicules (qui est très proche des 1.1 pour le motif travail), de manière à mieux exploiter un réseau inextensible, le covoiturage n'agit pas sur le taux d'utilisation des voitures. Or, comme une voiture reste immobilisée en moyenne près de 95% de son temps, chaque véhicule pourrait être utilisé cinq à six fois plus s'il était partagé. C'est sur la base de ce constat, et de la prise de conscience progressive qu'un besoin occasionnel de voiture ne saurait justifier l'achat d'une voiture à titre privé, qu'est né «l'autopartage».

Les différentes formes d'autopartage

L'autopartage est pluriel, puisqu'il existe trois principales façons de partager un véhicule:

— L'autopartage institutionnalisé d'abord, fonctionnant la plupart du temps «en boucle» (l'utilisateur doit impérativement rendre le véhicule emprunté au point de départ, après une durée d'utilisation définie). C'est le système le plus classique, usité aussi bien auprès des loueurs traditionnels (Herz, Avis, Europcar, etc.) que par les sociétés d'autopartage comme Mobility CarSharing en Suisse qui compte aujourd'hui plus de 130'000 membres. Ces modèles éprouvés fonctionnent bien et atteignent l'équilibre financier sans subventions publiques.

— La voiture en libre-service ensuite, où l'utilisateur peut rendre le véhicule loué dans n'importe quelle station du réseau (voire dans une zone géographique définie), après l'avoir emprunté de manière plus ou moins spontanée. Ce modèle, lancé à Paris avec Autolib' en 2011, connaît une croissance rapide dans le monde et se développe également en Suisse, avec les deux projets-pilotes de Catch a Car, à Bâle et à Genève. Il peine toutefois à trouver son équilibre économique et demeure encore largement soutenu par les pouvoirs publics ou par des organismes privés (le groupe Bolloré pour Autolib', Amag et Mobility pour Catch a Car).

— L'autopartage entre particuliers enfin, où l'utilisateur loue pour une période donnée un véhicule appartenant à un particulier et le lui ramène après utilisation. C'est un peu le retour aux systèmes pionniers d'autopartage, mais soutenu par des outils modernes permettant d'accéder au véhicule emprunté de manière automatisée, grâce à une application smartphone. En Suisse, la plateforme Sharoo, soutenue par le groupe Migros via sa filiale m-way, en est un excellent exemple.

Quels effets sur les pratiques de mobilité et quels défis pour les planificateurs?

Une plateforme de covoiturage ou d'autopartage, aussi performante soit-elle, ne peut à elle seule faire évoluer notre rapport à la mobilité automobile. Mais lorsque ces solutions de mobilité partagée sont mises en réseau, elles sont susceptibles d'avoir un impact non négligeable sur les habitudes de mobilité. Un bien partagé est en effet généralement utilisé de manière différente d'un bien individuel. Les VLS, le covoiturage et l'autopartage permettent en ce sens l'adoption de nouveaux profils de mobilité, plus multimodaux et durables. Ces solutions plus ou moins novatrices recèlent alors un potentiel intéressant, car elles permettent de mieux gérer les ressources rares que sont l'énergie et l'espace.

Le défi des planificateurs est d'élargir ces pratiques qui restent majoritairement urbaines. Il s'agira dès lors de trouver le moyen de développer des offres économiquement viables hors des grands centres urbains, de séduire des populations moins favorisées et de communiquer à plus large échelle sur ces systèmes encore insuffisamment connus, en mettant en avant leurs effets positifs sur l'environnement, mais aussi leurs avantages économiques, leur simplicité et leur complémentarité dans les offres de mobilité. La nouvelle tendance est de considérer la mobilité comme un service.

CONTACT

julien.lovey@citec.ch

ZUSAMMENFASSUNG *Geteilte Mobilität – ja, aber nicht um jeden Preis!*

Velos oder Autos im Selbstbedienungssystem, Carsharing und Fahrgemeinschaften bieten neue Möglichkeiten der Fortbewegung. Das Prinzip ist einfach: Wer ein Fahrzeug besitzt, stellt es via Internet oder App der Gemeinschaft zur Verfügung. Diese Modelle sind im Gebrauch oft günstiger und beanspruchen weniger Fläche als nicht geteilte Nutzungen, daher ihr raumplanerisches Potenzial. Was nicht heisst, dass sie nicht auch ihre Schattenseiten hätten.

Velos im Selbstbedienungssystem kommen die Allgemeinheit teuer zu stehen: Zu den zehntausenden Franken für die Erstellung einer Station kommen für den Betrieb ungefähr 2000 CHF pro Jahr und Velo hinzu. Fahrgemeinschaften haben den Vorteil, dass die Kosten unter den Mitfahrenden aufgeteilt werden können. Sie wirken sich aber nicht auf die Benutzungsrate eines Fahrzeuges aus: Das Auto steht weiterhin während eines Grossteils des Tages unbenutzt auf einem Parkplatz. Hierzu bietet das Carsharing eine Antwort. Dieses gibt es in institutionalisierter Form (z.B. Hertz oder Mobility Carsharing), als Selbstbedienungssystem (z.B. Catch a Car) oder unter Privatpersonen (z.B. Sharoo).

Eine Plattform für Fahrgemeinschaften oder Carsharing allein kann unseren Bezug zur Auto-Mobilität nicht verändern. Die Vernetzung dieser Lösungen kann jedoch einen beachtlichen Einfluss auf unsere Gewohnheiten haben. Gemeinsame Güter werden in der Regel anders benutzt als individueller Besitz und ermöglichen eine bessere Bewirtschaftung von knappen Ressourcen wie Energie und Raum. Mobilität wird heute vermehrt als Dienstleistung betrachtet. Eine Herausforderung der Planung besteht darin, diese Angebote über die städtischen Zentren hinaus auszudehnen.

Imposante Idee, schwierig umzusetzen – Geschichtete Nutzungen auf Verkehrsflächen

HENRI LEUZINGER
Redaktion COLLAGE.



[ABB. 1]

Bauliche Mehrfachnutzungen sparen Boden, weil sie auf gleicher Fläche mehrere Nutzungen schichten. Im Fokus dieses aufwändigen Konzepts stehen Verkehrsinfrastrukturen. Studien zeigen, dass landesweit zahlreiche Situationen zwar für Mehrfachnutzungen geeignet wären, deren Realisierung jedoch oft unrealistisch erscheint. Am ehesten bieten ins Gelände eingeschnittene Bahntrassen Potenziale für Überdeckungen. Bei den sogenannten Einhausungen von Hochleistungsstrassen steht der Lärmschutz im Vordergrund, die Mehrfachnutzung ist ein willkommener Mehrwert.

Der Wettstreit um den Boden [1] ist nach wie vor im Gang. Erbitterter denn je. Es wird eng im Land, nicht nur wegen der viel zitierten Zuwanderung, sondern aus vielen anderen, längst bekannten Gründen. Kommt hinzu, dass es mit dem revidierten Raumplanungsgesetz nur noch ausnahmsweise möglich sein soll, ins Grüne hinaus zu bauen. Siedlungsentwicklung nach innen heisst daher die Alternative. Dieses Konzept stösst in der konkreten Praxis allerdings auf heftige Widerstände der

Nachbarn, sodass auch andere bodensparende Formen der baulichen Nutzungen wieder intensiver diskutiert werden. Vertikale Verdichtung nach

oben, durch Aufstockung und neue Hochhäuser oder, in die andere Richtung, durch zusätzliche Geschosse im Untergrund.

Und schliesslich ist von der Mehrfachnutzung des Bodens die Rede, in ihren unterschiedlichen Ausprägungen: «Man spricht von Mehrfachnutzung in raumplanerischer Hinsicht, wenn ein Raum von mehreren Personen genutzt wird, mehrere Funktionen erfüllt oder baulich mehrfach genutzt wird.» [2]

Bei der hier erörterten baulichen Mehrfachnutzung geht es darum, auf gleicher Fläche auf verschiedenen Ebenen verschiedene Nutzungen

[ABB. 1] Potenzial Autobahnbrücke: der Raum unter dieser Brücke ist schlecht oder gar nicht genutzt – schade um die verlorenen Flächen. (Foto: Henri Leuzinger)

[1] EJP/BRP (Hrsg.): Der Wettstreit um den Boden, Bern, 1982.

[2] Cortesi Fabian und Funk Andrea: *Mehrfachnutzung in der Raumplanung. Eine qualitative Untersuchung des Potentials von Mehrfachnutzungen in der Schweizer Raumplanung unter Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen*. Semesterarbeit Institut für terrestrische Ökosysteme der ETH Zürich, März 2007, Seite 19.

zu verwirklichen. Der naheliegendste, häufigste und auch oft verwirklichte Fall ist die neue Nutzung von Dachflächen, vorzugsweise von Flachdächern, wie sie jüngst in der COLLAGE ausführlich erörtert wurde.^[3] Auch das Planen und Bauen im Untergrund ist ein viel versprechendes, wenngleich teures Konzept.^[4] Doch die Beispiele^[5] von Montreal, Helsinki oder Tokyo zeigen, dass – weitsichtig geplant – im Untergrund von Städten ganze Quartiere entstehen können. In Montreal ist dabei treffend von der «ville interne» die Rede.

Ein grosses Potenzial für bauliche Nutzungsüberlagerungen orten Wissenschaft und Praxis indessen bei den flächenintensiven Verkehrsinfrastrukturen: Brachflächen unter Autobahn-Brücken, Überdecken und «Einhausen» von Autobahnen, Stapeln von Strassen oder Bahntrassen usw. Nicht selten liegt der Beweggrund für den Bau solcher Überdeckungen zunächst nicht primär beim Gewinn zusätzlicher Bauflächen, sondern beim Umweltschutz: Der Lärm der Fahrzeuge auf Schnellstrassen in Siedlungsgebieten erreicht regelmässig so hohe Werte, dass der Schutz der Bevölkerung am besten durch das Überdachen gewährleistet werden kann. Seit der Jahrtausendwende wurden bereits einige Vorhaben dieser Art erfolgreich realisiert.

Der Kanton Zürich ging nun einen Schritt weiter und liess innerhalb seiner «Langfristigen Raumentwicklungsstrategie (LaRES)» das Teilprojekt «Mehrfachnutzung von Verkehrsinfrastrukturen»^[6] erarbeiten. Es untersucht minutios die Möglichkeiten, welche folgende Infrastrukturen für zusätzliche Nutzungen bieten:

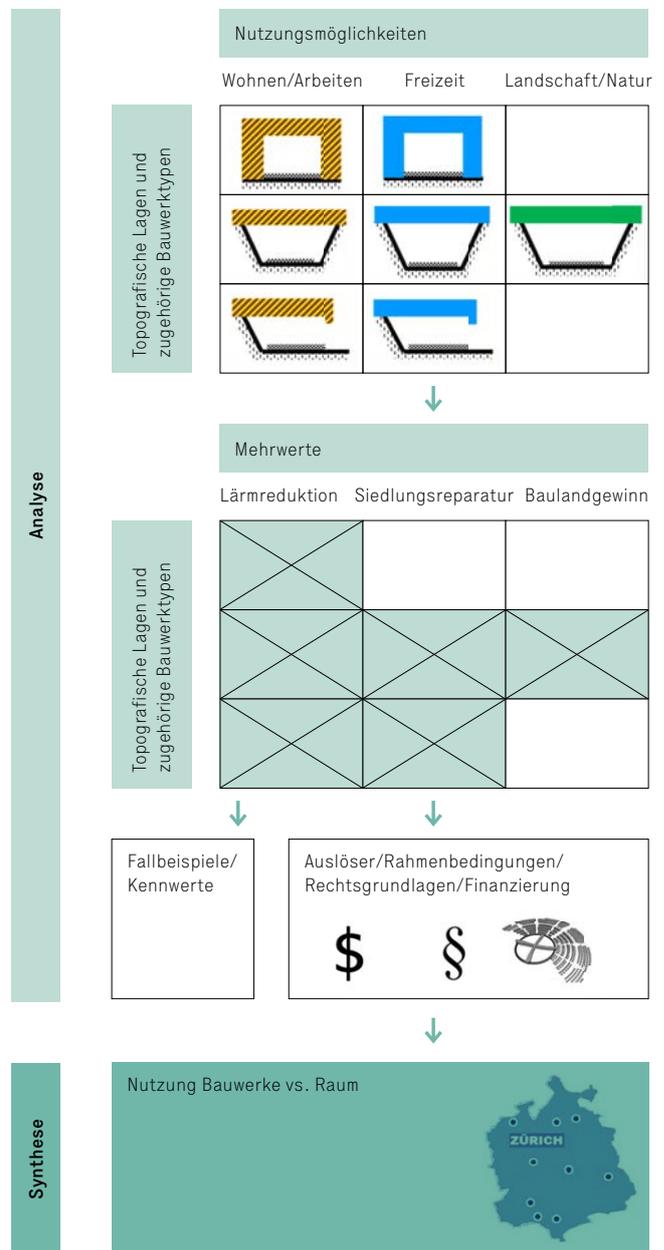
- Nationalstrassen
- Kantonsstrassen (inkl. kantonale Autobahnen)
- Gemeindestrassen
- Eisenbahnstrecken

In obigen Verkehrsinfrastrukturen exkludiert sind die Anlagen zu deren Schutz vor Naturgefahren (z.B. Hochwasserschutz, Schutz vor Steinschlag, Murgängen etc.) sowie Infrastrukturen zur Verminderung der Emissionen (z.B. Lärmschutz- und Sichtschutzwände) als auch querende Infrastrukturen wie Über- oder Unterführungen.

Nicht Bestandteil der Betrachtung sind im weiteren Parkierungsanlagen, Umsteigeanlagen (z.B. Bushöfe), Rad- und Wanderwege auf separatem Trasse und Infrastrukturen der Luft- und Schifffahrt.^[7]

Das Schema rechts zeigt die Vorgehensweise der Studie.^[8] Parallel wurde auch das Bundesamt für Wohnungswesen aktiv und gab eine Studie zum Potenzial der Überdeckung von Nationalstrassen spezifisch für Wohnzwecke in Auftrag.^[9] Der Materialienband dazu enthält 98 Objektblätter, welche landesweit nahezu hundert Fälle detailliert auf ihre Eignung untersuchen und auch bewerten.

Das Fazit dieser gesamtschweizerischen Studie ist allerdings vergleichsweise ernüchternd: «Mit lediglich 38 Standorten scheint das Potenzial für die Mehrfachnutzung von



[3] COLLAGE 2/2017: *Le toit dans tous ses états / Rund ums Dach.*

[4] COLLAGE 2/2012: *Untergründiges / Sous le sol de la ville.*

[5] Parriaux Aurèle, Blunier Pascal, Maire Pierrick, Dekkil Guillaume, Tacher Laurent: *Projet Deep City. Ressources du sous-sol et développement durable des espaces urbains.* Lausanne, 2010.

[6] Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr: *Mehrfachnutzung von Verkehrsinfrastrukturen*, 11. April 2014.

[7] Op.cit. Kanton Zürich, Seite 9.

[8] Op.cit. Kanton Zürich, Seite 11.

[9] BWO, *Mehrfachnutzung von Nationalstrassen: Potenzial für Wohnnutzungen.* Studie. Oktober 2014.

Nationalstrassen für die Schaffung neuen Wohnraums im gesamtschweizerischen Kontext relativ klein. Dies vor allem, wenn der Arbeit die Vision der 10 Millionen Schweiz über die nächsten Jahrzehnte zugrunde liegt. Mit der Umsetzung mehrerer der evaluierten Standorte könnte jedoch auf lokaler bis regionaler Ebene durchaus ein nicht unerheblicher Beitrag zur Schaffung von neuen, verdichteten und qualitätsvollen Wohnstandorten im Sinn der raumplanerischen Ziele des Bundes (innere Verdichtung, Beschränkung der Zersiedelung) geleistet werden. Zudem liegen die Abschnitte vor allem in dichter besiedelten Regionen, wo die Nachfrage nach Wohnraum und die Mietpreise besonders hoch und die Baulandreserven stark begrenzt sind. Sie konzentrieren sich auf 8 Kantone. (...)

Auch ökonomisch lassen sich Projekte dieser Art hier gut vertreten. Das allgemein höhere Mietpreisniveau in den Grossstädten und Agglomerationsräumen legitimiert die erhöhten Baukosten – auch für «bezahlbaren Wohnraum». Mit steigender baulicher Dichte nimmt der Anteil der eigentlichen Überdeckung an den gesamten Baukosten merklich ab. Kleineräumige Gebäudetypologien oder sogar Einfamilienhäuser sind daher ungeeignet – ein weiteres Argument für die städtischen Regionen. (...)

[ABB. 2] Schema der Analyse zur Eignung von Verkehrsinfrastrukturen für Mehrfachnutzungen. (Quelle: Fussnote 8)

Das Wohnraumpotenzial an den 38 untersuchten Standorten wird je nach Preissegment und baulicher Dichte auf gesamtschweizerisch mindestens 17'000 und maximal 65'000 Einwohner geschätzt. Daraus geht hervor, dass das Potenzial von Überdeckungen der Nationalstrassen relativ gering ist und dass bei maximal möglicher Ausnützung lediglich etwa der aktuell jährliche Bedarf an Neuwohnungen gedeckt wäre.» [10]

Die Potenzialanalyse im Kanton Zürich ging, wie oben skizziert, weiter als die Studie des Bundes, indem sie nicht nur verschiedene Strassenareale, sondern auch Bahntrassen untersuchte. Es kamen auch andere als Wohnnutzungen zur Sprache. Ausgehend von einer sachlichen Beurteilung verschiedener Fallbeispiele formulierten die Autoren folgende Erkenntnis: [11]

— *Überdeckungen und Einhausungen* sind finanziell sehr aufwändig und auf die Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand angewiesen. Der Planungs- und Realisierungszeitraum ist sehr lang. Häufig brauchte die Realisierung einer solcher Baute die gesellschaftliche Unterstützung via Interessensgemeinschaften und/oder dem Souverän. Es wird angenommen, dass auf Grund der hohen Kosten (Bau, Betrieb und Unterhalt, Baurechtszinsen) und der geringen realisierbaren Rendite Bebauungen von Überdeckungen mit Wohn- und Geschäftsräumen sehr selten realisiert werden.

— *Unterbauungen und seitliche Bauten* sind finanziell weniger aufwändig, da sie privat finanziert, schneller realisiert und renditeorientiert betrieben werden können.

Kantonsweit wurden 105 Örtlichkeiten identifiziert, welche sich im Prinzip für Mehrfachnutzungen eignen würden. Die anschliessende individuelle Untersuchung jedes Standortes eliminierte 58 Fälle.

Von den verbleibenden 47 Standorten wurden 11 als mit hohem Umsetzungspotenzial qualifiziert, 12 erreichten die mittlere Kategorie und 24 verblieben mit geringem Umsetzungspotenzial. Mit anderen Worten: Was grundsätzlich vielversprechend erscheint, ist im Einzelfall überaus anspruchsvoll.

Bemerkenswert ist, dass von den 11 Standorten mit hohem Umsetzungspotenzial 6 die Überdeckung von Bahneinschnitten betreffen.

Stellvertretend für die gut dokumentierten Beispiele illustriert die «SBB Überdeckung Bahneinschnitt Tiefenbrunnen» das hoch eingestufte Mehrfachnutzungen-Potential.

Im Druck, möglichst ressourcenschonend zu planen und bauen, besinnt sich die Raumentwicklung auf die Sparpotenziale, welche die Mehrfachnutzung des Bodens in ihren unterschiedlichen Ausprägungen verspricht. Das Überdecken von Verkehrsinfrastrukturen erweist sich dabei als anspruchsvoll und aufwändig. Es liegen mittlerweile aber zahlreiche gut dokumentierte Fallbeispiele vor. Nach transparenten Kriterien beurteilt, ist so bereits eine Art Typologie von geeigneten Situationen entstanden, die über den Einzelfall hinaus allgemeine Bedeutung besitzt.

Das Nationalstrassennetz, andere Hochleistungsstrassen sowie die Bahntrassen-Infrastruktur stehen vor grossen Erneuerungsschüben. Dementsprechend liegt die Forderung auf der Hand, dass einschlägige Sanierungsstudien und -projekte

a priori die Pontenziale der Mehrfachnutzung mit in die Erneuerungskonzeptionen einbeziehen sollten.

[10] Op.cit. Kanton Zürich, Seite 110p.cit. BW0, Seite 49–50.

[11] Op.cit. Kanton Zürich, Seite 24.

Nr. 44: SBB Überdeckung Bahneinschnitt Tiefenbrunnen:



Der Bahnabschnitt liegt zwischen dem Bahnhof Tiefenbrunnen und dem Tunnelportal Riesbach Richtung Bahnhof Stadelhofen in einem Einschnitt. Derweil die weiter entfernt gelegenen Parzellen eine gute bis sehr gute Lage aufweisen, wirken sich die Lärmemissionen nur leicht negativ auf die Lageklasse der direkt angrenzender Parzellen aus. Die Lärmemissionen liegen hingegen nahe dem möglichen Grenzwertbereich. Eine Überdeckung würde nur marginal zur Immissionsreduktion und der direkten Siedlungsaufwertung beitragen. Hingegen könnte eine Überdeckung der Bahninfrastruktur deren Trennwirkung aufheben und die Schaffung von zentrumsnahen Wohnflächen ermöglichen. Die noch vorhandenen Grünflächen in der unmittelbaren Umgebung könnten somit geschont werden. Eine Überbauung zu Wohnzwecken könnte allenfalls auch mit Anlagen für Freizeit und Sport kombiniert werden und Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr schaffen. Die Akzeptanz der umliegenden Liegenschaften gegenüber einer bebauten Überdeckung dürfte sich hingegen als herausfordernd erweisen.

[ABB. 3] Geländeeinschnitte für Bahntrassen weisen ein hohes Potenzial für Mehrfachnutzungen, v.a. mit Überdeckungen, auf. Beispiel Tiefenbrunnen, Stadt Zürich. (Quelle: siehe Fussnote 6)

RÉSUMÉ

L'utilisation combinée des surfaces dévolues aux transports – Une idée ambitieuse, difficile à mettre en œuvre

L'utilisation combinée des surfaces construites permet de limiter la consommation de sol. Les infrastructures de transport présentent à cet égard un potentiel important. Des études de la Confédération et du Canton de Zurich montrent que de nombreuses situations se prêteraient à une utilisation polyvalente, mais qu'une réalisation serait souvent irréaliste ou, du moins, très onéreuse. Le cas de figure le plus plausible consiste à couvrir les lignes ferroviaires encaissées dans le terrain. Dans le cas des couvertures de routes à haut débit, la protection contre le bruit représente la préoccupation principale, mais leur utilisation à d'autres fins constitue une plus-value bienvenue. A l'échelle du pays, la Confédération estime que, sur les 98 tronçons d'autoroutes identifiés, 38 mériteraient des investigations plus approfondies pour déterminer dans quelle mesure une couverture utilisée à des fins d'habitation entrerait en ligne de compte. Dans le canton de Zurich, six des onze sites vraiment prometteurs sont des lignes de chemin de fer encaissées dans le terrain. Le réseau des routes nationales, les autres routes à haut débit et le réseau ferroviaire suisses devront, à plus ou moins court terme, faire l'objet d'importants travaux de rénovation. Il serait donc tout naturel que les études et projets y relatifs tiennent compte du potentiel d'utilisation combinée de ces infrastructures.

«La mutualisation et la multifonctionnalité font partie de toute l'histoire agricole»

DAVID BOURDIN

Chef de la division Nature, Domaines et Vignobles au service des parcs et domaines, Ville de Lausanne.

Entretien réalisé par Leah Tillemans, rédaction de COLLAGE, en association avec Cyril Mumenthaler, chercheur en agriculture urbaine à l'Université de Lausanne et urbaniste à l'agence LMLV.

La ferme de Rovéréaz, domaine agricole appartenant à la Ville de Lausanne, incarne les multiples attentes placées sur les espaces agricoles: être simultanément des lieux de production alimentaire, de préservation de la biodiversité et du paysage, des espaces de loisir pour les citoyens, fournir des prestations éducatives et de réinsertion, etc. Des projets de ce type émergent dans et à proximité des agglomérations urbaines à travers le pays, et interrogent les cadres réglementaires existants. Mais partager un même espace entre des usages et usagers différents, est-ce vraiment une nouveauté pour l'agriculture? Et quelles en sont les implications? Le point avec David Bourdin, ingénieur agronome.

COLLAGE (C): Que vous évoque le concept de mutualisation dans l'espace agricole?

DAVID BOURDIN (DB): La mutualisation fait partie de toute l'histoire agricole, depuis 10'000 ans. A l'inverse, la privatisation des espaces agricoles est assez récente. Le défrichage des champs par le feu, ou abattis-brûlis, qui est l'une des plus anciennes techniques agricoles a toujours été fait par une communauté villageoise. En Suisse, les alpages, et les pâturages communaux, qui existent toujours dans de nombreuses régions, sont souvent propriété des bourgeoisies ou des communes, et utilisés par différents agriculteurs. De même les infrastructures servant à l'irrigation ont toujours été mutualisées, et gérées avec des systèmes de droits d'eau et des charges d'entretien partagés. La mutualisation s'est même renforcée avec l'industrialisation récente (1950, environ), car la mécanisation coûtait très cher. Au sein des communautés d'utilisation des machines agricoles, les machines étaient achetées en commun et leur usage réparti. L'autopartage dans l'agriculture date d'il y a 50 ans! Ces manières de mutualiser existent toujours, et se renouvellent.

Depuis une quinzaine d'années, on voit des entreprises agricoles se mettre ensemble en associations d'agriculteurs. L'un va s'occuper des vaches laitières, l'un des génisses et l'autre des cultures. Ils mutualisent le matériel et les investissements. Ils font une seule grande étable pour toutes les vaches laitières, ils mutualisent le travail et ils arrivent à une situation intéressante en termes de gestion des coûts et de gestion de la charge de travail.

Une forme de mutualisation se retrouve aussi dans les coopératives de transformation, laiteries ou fromageries, qui sont souvent propriété des agriculteurs. Ainsi, la mutualisation reste quelque chose d'assez naturel, même si le fait d'être indépendant et la propriété privée sont aussi des éléments forts.

C: Pour continuer la trame historique, il y a une transition dans les années 1990 avec la nouvelle politique agricole et le concept de multifonctionnalité.

DB: Il s'agit précisément d'un deuxième aspect de cette question de la mutualisation. Avec la multifonctionnalité, on associe des fonctions supplémentaires à celle de la production alimentaire sur une même surface. C'est toujours l'agriculteur qui, de par son activité agricole, produit ces fonctions. Mais les usagers ne sont pas les mêmes. Le concept et le système de rémunération ont été formellement introduits suite à la votation de la Constitution en 1999 même si cette réalité existait avant. Les fonctions prévues par la Constitution (art. 104) concernent la production alimentaire, la préservation du paysage et des ressources naturelles et l'occupation décentralisée du territoire. La LAT (art. 16) y ajoute celle des espaces de délasserment, mais cela reste une sorte de zone grise qui n'est pas explicitement traitée dans la politique agricole.

C'est un point où les choses vont sans doute devoir se clarifier. Car cela pose des problèmes de conformité par rapport aux constructions hors zone à bâtir. Une aire de pique-nique aménagée par exemple, n'est pas conforme à la zone agricole. Par contre, les chemins et accès ont presque toujours été partagés entre la fonction agricole et les loisirs. A Lavaux, sur les chemins d'amélioration foncière qui permettent d'accéder aux parcelles, il y a plus de touristes que de viticulteurs. Mais les enjeux de cohabitation sont complexes: qu'il s'agisse de la non-fermeture des clôtures, de la cohabitation entre les touristes, les chiens et les troupeaux. Il existe une incompréhension et une déconnexion des réalités entre une part importante de la population et le monde agricole. Les gens s'approprient un espace de travail, sans reconnaître qu'il s'agit d'un espace de travail.

C: Cela reste également un espace privé, alors que les gens ont souvent l'impression qu'il s'agit d'un espace public ouvert.

DB: Oui et tout cela est très complexe, car la forêt est un espace public libre d'accès, de même que les pâturages boisés qui sont traités comme de la forêt. Les gens ne font pas forcément la différence entre de l'herbe et un champ de blé. Autre exemple: les bandes en herbe le long d'une lisière de forêt sont un espace magnifique pour la balade à cheval. Mais en réalité ce sont des zones de promotion de la biodiversité dont la finalité sont les papillons et les fleurs. Ces espaces sont cultivés!

C: Dans les agglomérations, on voit émerger des projets qui poussent encore plus loin cette idée de multifonctionnalité, en associant sur un même espace agricole un grand nombre d'usages et d'usagers. La ferme de Rovéréaz à Lausanne est un exemple intéressant.

DB: C'est un espace agricole situé en bordure de la ville. Le terrain appartient à la Ville de Lausanne. On y trouve une exploitation privée en zone agricole, mais qui est fréquentée depuis des années par ceux qui font de la promenade ou du sport. Tout au long des lisières et des bordures de parcelles, il y a des chemins. Dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges, ce site est identifié comme un parc d'agglomération qui a une vocation agricole, mais aussi de loisirs. Le fermier qui exploitait le domaine jusqu'à récemment avait développé un certain nombre d'activités comme l'école à la ferme ou, de manière ponctuelle, la vente directe de lait.

Lorsque le fermier est parti à la retraite sans reprenneur, une réflexion a été menée par rapport au site, avec l'idée d'en faire quelque chose qui soit plus en connexion avec la ville. Avant, la production laitière, ainsi que les céréales et la viande étaient commercialisées dans des circuits longs. L'idée a été de profiter de la proximité de ce domaine pour le raccrocher un peu plus à la ville, avec le démarrage d'une production maraîchère en agriculture biologique destinée en particulier aux cantines scolaires. Rovéréaz est une vitrine qui permet de renforcer le lien, non uniquement spatial mais aussi alimentaire et pédagogique. La ferme accueille des crèches qui y viennent pour la journée. Une partie jardin a été mise en place. Elle offre une interactivité avec la population car les gens peuvent venir expérimenter le jardinage et suivre des ateliers. C'est une offre intéressante dans une ville.

On assiste à une intensification de tous les usages. En termes de nature, de production agricole, et de fréquentation du public cela doit être exemplaire et créer des revenus pour toutes les personnes impliquées dans le projet.

C: Ce ne sont pas des exploitants agricoles qui ont remporté l'appel d'offre de la Ville de Lausanne pour ce projet... Les agriculteurs «classiques» ne sont-ils pas intéressés à s'impliquer dans ce genre de projets?

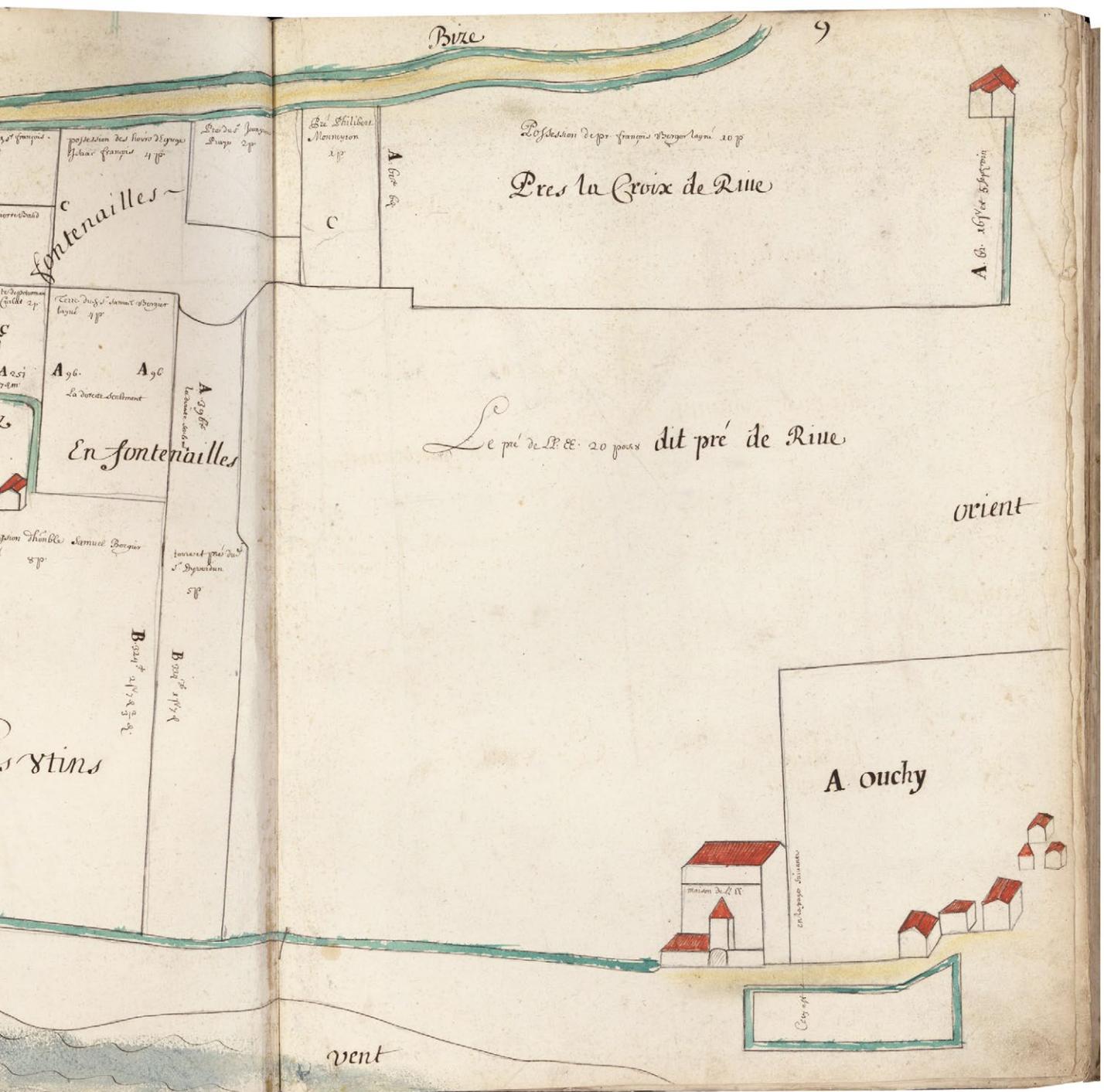
DB: En effet. Je pensais qu'on aurait des projets émanant de jeunes agriculteurs, avec un peu d'expérience, souhaitant s'installer dans leur propre exploitation. Mais l'équipe qui a gagné est composée d'un agriculteur, de plusieurs personnes responsables de la transformation, de la commercialisation et des activités de réinsertion et d'une personne en charge des activités pédagogiques. D'autres personnes sont impliquées à des degrés divers. On y trouve des compétences d'animation, de réinsertion, de vente et de communication. Ce sont des métiers que ne font pas les agriculteurs. A Rovéréaz, la multifonctionnalité est poussée à l'extrême. On assiste à une intensification de tous les usages. En termes de nature, de production agricole et de fréquentation du public, cela doit être exemplaire et créer des revenus pour toutes les personnes impliquées dans le projet.



C: Quand la mutualisation entre usages agricoles et non agricoles est si importante, se pose la question de son encadrement réglementaire. A Genève, la ferme de Budé ou le Parc Agro-urbain de Bernex sont des espaces publics urbains dans lesquels on a intégré de l'agriculture. Est-ce plus facile en zone agricole ou en zone à bâtir?

DB: Les deux ont leurs avantages et leurs contraintes. En zone agricole, les outils de la politique agricole permettent de toucher les paiements directs, mais par contre c'est très compliqué d'y construire des infrastructures. Et cela reste un espace privé. L'agriculteur-propriétaire aura toujours le choix de participer ou non.

Dans les espaces publics urbains, parcs, places ou même trottoirs, on peut venir superposer une production alimentaire aux autres fonctions.



[ILL. 1] Le Plan Rebeur de 1670, un exemple d'agriculture partagée. Il reporte au centre de la Campagne un «Paquier». Il s'agit d'un pâturage à l'origine communal, exploité en commun. Cette indication montre que le cœur de la Campagne consistait alors en un espace partagé par les différents exploitants agricoles. (Source: Plan de la campagne des Cèdres à Lausanne, Plan Rebeur 1670, folios 7 et 8, cote AVL: Chavannes C 351)



[ILL. 2] Un chantier participatif ouvert au public à la ferme agroécologique de Rovéréaz. (Source: Ferme agroécologique de Rovéréaz)

Dans les espaces publics urbains, parcs, places ou même trottoirs, on peut venir superposer une production alimentaire aux autres fonctions. Mais ces espaces ont déjà beaucoup de fonctions. Et lorsqu'on rajoute de l'agriculture, cela peut leur porter préjudice. Il y a une telle multitude d'éléments à prendre en compte dans l'aménagement d'un espace public. En ville, on a aussi des espaces privés, typiquement les pieds d'immeubles, qui représentent un grand potentiel. A l'heure actuelle, ils sont monofonctionnels et sous-utilisés. Ils peuvent être partagés entre les différents habitants et en y ajoutant une fonction de production alimentaire, ils peuvent devenir des lieux de rencontre, de réinsertion sociale, de recyclage de déchets, etc. D'ailleurs dans les nouveaux projets de quartier, cela devient un standard.



[ILL. 2]

C: Dans d'autres domaines, la mutualisation est vue comme une manière de stimuler l'innovation économique et sociale. Est-ce aussi le cas dans ces projets?

DB: C'est un peu tôt pour juger du résultat. Mais du fait de la petite taille de ces sites, les producteurs utilisent des pratiques culturelles différentes pour le maraîchage que dans les exploitations conventionnelles, comme par exemple des cultures associées, et des méthodes qui intègrent la proximité de la population. Beaucoup de choses sont faites à la main ou avec une mécanisation adaptée à des petites surfaces. Dans certains cas, ces méthodes pourraient être transférées à d'autres échelles. Comme pour la biodiversité, c'est à l'interface entre deux milieux qu'on trouve le plus de richesse, et la confrontation de personnes aux trajectoires différentes est

susceptible d'apporter des idées nouvelles. Ce sont des lieux d'expérimentation qui peuvent faire office d'incubateurs de projets agricoles.

Mais ensuite, vouloir planifier des espaces de ce type dans les projets urbains revêt quelque chose de paradoxal. Cela revient à planifier l'innovation. Il vaudrait peut-être mieux faire en sorte de laisser des espaces vides qui puissent être appropriés par les habitants par la suite. Mais ce n'est pas dans notre culture d'aménagement.

En résumé, l'agriculture a toujours pratiqué la multifonctionnalité et la mutualisation. Mais pendant longtemps les cadres légaux ont surtout encouragé la fonction de production de denrées alimentaires. Aujourd'hui, les attentes sont plus complexes puisque ce qui est demandé, c'est toujours la production de denrées alimentaires mais aussi les autres fonctions. Dans certains cas, on met des mots nouveaux sur des pratiques anciennes, ce qui est accueilli avec une certaine méfiance par les agriculteurs. Finalement, il ne faut pas oublier que, si on peut superposer certaines choses, la multifonctionnalité a aussi ses limites. Si on la pousse trop loin, cela finit par porter préjudice à l'une ou l'autre fonction. Il est alors nécessaire de spécialiser certains espaces en leur donnant une fonction première.

ZUSAMMENFASSUNG «Gemeinschaftliche Nutzung und Multifunktionalität sind Teil der landwirtschaftlichen Geschichte»

Multifunktionalität und gemeinschaftliche Nutzung wurden in der Landwirtschaft schon immer praktiziert. So zum Beispiel beim Roden, bei der Weide- und Alpwirtschaft, der Bewässerung und der Benutzung von Maschinen. Gewisse gemeinschaftliche Praktiken fanden immer auch bei der Nahrungsmittelproduktion und anderen Nutzungsarten statt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen erschwerten dies jedoch lange Zeit. Heute besteht die umgekehrte Tendenz. Manchmal werden alte Praktiken einfach neu benannt. Mit der neuen Landwirtschaftspolitik von 1999 wurde als Gegenleistung für die Erhaltung der Landschaft und der Biodiversität ein Vergütungssystem eingeführt. Auch die Multifunktionalität wird durch das RPG (Art. 16) gefördert, das den Landwirtschaftszonen die Funktion eines Erholungsgebiets für die Bevölkerung zuschreibt.

Die «ferme de Rovéréaz» in Lausanne ist ein Beispiel, bei dem die Multifunktionalität besonders gross geschrieben wird. In allen Bereichen wird die Nutzung intensiviert: Nahrungsmittelproduktion, Biodiversität, Landschaft, Freizeit, Ausbildung, Wiedereingliederung usw. Dadurch wird die Bewirtschaftung sehr komplex und die Landwirte müssen sich eine Reihe neuer Kompetenzen zulegen. Gewisse Dinge lassen sich wohl überlagern, die Multifunktionalität hat aber auch ihre Grenzen. Treibt man sie zu weit, geht dies schliesslich zu Lasten der einen oder anderen Funktion.

Mutualiser le dernier kilomètre: notes autour de la logistique de proximité dans le quartier des Vernets

PIERRE-OLIVIER SPAGNOL

Ingénieur civil, développeur immobilier,
Losinger Marazzi, Genève.

SOPHIE HEU REIGNER

Cheffe de projet Opération Les
Vernets, Losinger Marazzi, Genève.



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 1+2] Le futur quartier des Vernets. La plateforme logistique se localiserait dans le sous-sol de l'un des bâtiments. (Source: Losinger Marazzi et Agence ADM)

Située au centre-ville de Genève, l'Opération Les Vernets est un ambitieux projet de reconversion de l'actuelle caserne militaire implantée dans le périmètre du grand projet de réaménagement urbain «Praille-Acacias-Vernets (PAV)». L'appel d'offres à investisseurs initié par l'Etat de Genève pour ce projet a été remporté par l'Equipe ENSEMBLE, un groupement de huit investisseurs comprenant institutionnels, caisses de pensions et coopératives d'habitation. Le processus de développement est piloté par la société Losinger Marazzi qui agit également en tant que réalisateur en Entreprise Totale. L'Equipe ENSEMBLE fait de la mutualisation des espaces et des services un objectif important. L'approvisionnement logistique du quartier en particulier est un des domaines qui fait l'objet d'une réflexion.

Aujourd'hui, la gestion du «dernier kilomètre» devient un enjeu majeur pour nos villes. En effet, cette ultime opération logistique jusqu'au client final absorbe une part importante du coût global de la chaîne de valeur du transport de marchandises. De plus, l'essor que connaît le commerce en ligne entraîne un accroissement continu de la charge de trafic et de l'occupation de l'espace public par les véhicules de livraison. Dans ces conditions, la sécurité des déplacements et la préservation d'un cadre de vie de qualité ne sont plus garanties à moyen terme pour les usagers urbains.

L'Opération Les Vernets est la première pièce urbaine du vaste projet de «Praille-Acacias-Vernets (PAV)» qui vise à la reconversion de 130 ha de zone d'activités. Située sur un terrain propriété de l'Etat de Genève, l'opération jouera un rôle central dans l'avenir de la zone. 1500 logements et 30'000 m² d'activités, y seront réalisés et de nombreux services seront offerts aux nouveaux habitants et usagers à l'horizon 2024. La localisation et l'envergure du projet de même que les attentes fortes des autorités publiques, des investisseurs et partenaires pour réaliser un quartier exemplaire sur le plan social et environnemental poussent Losinger Marazzi à formuler des propositions concrètes et innovantes visant à réduire les impacts négatifs du «dernier kilomètre» dans ce quartier et à l'échelle de son territoire.

La plateforme logistique à l'échelle urbaine

Connectée aux réseaux routiers et ferroviaires majeurs, cette plateforme serait exploitée par les acteurs opérant dans la logistique des centres-villes. Elle permet de canaliser les flux de transport et d'assurer le lien entre les flux longues distances et les flux urbains. L'infrastructure offre des solutions d'entreposage et de reconditionnement des marchandises, de mutualisation des livraisons (optimisation des tournées) ou

encore de transfert modal vers des véhicules légers et propres. Dans le cadre de l'Opération Les Vernets, cette plateforme desservirait tout le secteur du PAV.

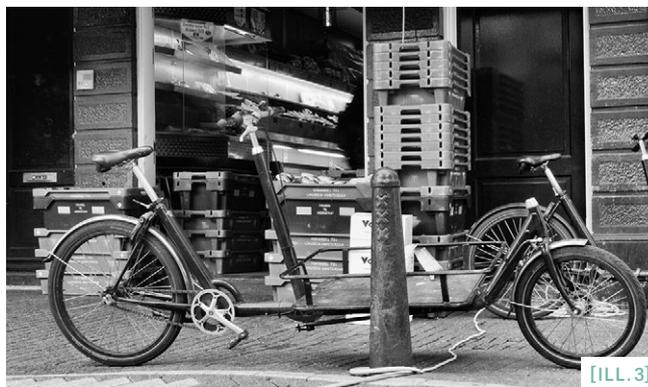
La plateforme à l'échelle urbaine contribue à l'amélioration de la situation logistique du territoire et peut, à ce titre, être conçue comme un équipement servant l'intérêt public. Les collectivités publiques, compte tenu de leurs compétences en matière d'usage du sol, de réglementation de la circulation, de politiques environnementales mais aussi en matière économique, disposent de leviers d'action qui les placent au premier rang des acteurs pouvant faire évoluer les pratiques. Par ailleurs, les plateformes logistiques urbaines offrent des opportunités de créer une mixité dans les activités en mêlant logistique, artisanat et activités tertiaires.

La plateforme logistique à l'échelle de proximité

Le «dernier kilomètre» – soit la livraison au destinataire final – doit être appréhendé à l'échelle du projet urbain. Les besoins au sein du quartier des Vernets concernent l'approvisionnement en biens et marchandises des différents commerces de détail, des équipements publics (crèche, maison de quartier), des activités culturelles et des restaurateurs. Les livraisons de colis destinées aux habitants doivent également être prises en compte. L'analyse de ces différents besoins logistiques, en termes de volume, de fréquence ou de conditionnement montre que, bien souvent, et bien qu'ils soient disparates, ils n'en sont pas moins complémentaires. Fort de ce constat, les opportunités de mutualiser les outils opérationnels à l'échelle du quartier au moyen d'une plateforme logistique de proximité ont été mises en évidence.

En planifiant le séquençage des opérations logistiques dans le quartier, un quai de déchargement unique répond aux besoins d'un grand nombre d'utilisateurs et plus particulièrement s'il est accolé à un espace de stockage temporaire. Un opérateur logistique de quartier assure l'approvisionnement des surfaces d'activités et la livraison aux habitants grâce au transfert modal des biens vers des modes de livraison doux tels que les *cargobikes*, triporteurs électriques ou chariots électriques autonomes. La plateforme sert de point de collecte pour les déchets et emballages produits par les commerces du quartier. Elle fait également office de point de retrait et de dépôt pour les colis. Les véhicules livrant le quartier ne doivent pas repartir à vide.

La mutualisation du dernier kilomètre permet de rendre un espace urbain plus performant en optimisant les ressources logistiques. Une condition de réussite de la mutualisation dans ce cadre, tant en termes d'infrastructures que de services, est la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés par un projet, qu'ils soient publics ou privés. Une condition qui est réunie dans le projet des Vernets et qui devrait permettre le développement de solutions novatrices.



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 3] Depuis la plateforme de proximité, la livraison se fait dans le quartier par le biais de modes doux comme les *cargobikes*. (Source: www.routexl.com, CC-BY)

[ILL. 4] Quand la logistique n'est pas coordonnée, les véhicules de livraison occupent beaucoup de place dans l'espace public. (Photo: Henri Leuzinger)

ZUSAMMENFASSUNG *Gemeinsame Logistik für den letzten Kilometer: Gedanken zum Güterverkehr im «quartier des Vernets»*

*Das Management des «letzten Kilometers» wird für unsere Städte zu einer grossen Herausforderung. Die letzte logistische Etappe bis zum Endkunden (Unternehmen oder Privatperson) absorbiert einen grossen Teil der Gesamtkosten der Wertschöpfungskette des Warentransportes. Ausserdem führt der Aufschwung im Online-Handel zu einer stetigen Zunahme der Verkehrsbelastung und der Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Lieferfahrzeuge. Dies schafft Sicherheitsprobleme bei der Fortbewegung und verschlechtert die Qualität des Lebensumfelds. Im Rahmen der «Opération les Vernets», einem neuen Quartier im Zentrum von Genf, in dem neben 1500 Wohnungen auch 30'000 m² für das Arbeiten vorgesehen sind, macht man sich momentan über eine gemeinschaftliche logistische Versorgung Gedanken. Diese würde vermutlich über eine einzige logistische Plattform innerhalb des Quartiers realisiert, die zugleich Anlieferungsrampe, temporäre Lagerhalle, Abfallsammelstelle sowie Abhol- und Abgabestelle für Pakete wäre. Die Versorgung der Arbeitsbereiche (Handel, kulturelle Einrichtungen, öffentliche Dienste, Restaurants) und die Auslieferung an die Bewohner würde von einem Logistikunternehmen im Quartier mit nachhaltigen Liefermethoden wie *Cargobikes*, Elektro-Lieferdreirädern oder kleinen selbstfahrenden Elektro-Lieferwagen sichergestellt.*

Répondre à la mutation profonde du secteur secondaire: le concept d'écoParc industriel à Genève

FEDERICO SCHIFFRIN

Géographe urbaniste,
Fondation pour les
terrains industriels de
Genève.

Longtemps, politologues, sociologues, géographes ou encore économistes nous ont annoncé la fin des sociétés industrielles. En février 2017, la publication des recherches en socio-économie de Pierre Veltz [1], «*La société hyper-industrielle, le nouveau capitalisme productif*», vient contredire ce paradigme de la désindustrialisation. À vrai dire, jamais le monde n'a été aussi industrialisé; les prophéties de la délocalisation totale de l'industrie en Asie et de la société «immatérielle» ne se sont pas réalisées. Nous sommes simplement dans une phase de mutation profonde des modes de production portée par la révolution numérique et les impératifs environnementaux [2]. Les territoires de production sont également affectés par ces changements. Les outils de planification traditionnels peinent à gérer le territoire de façon efficace. Les écoParcs industriels, concept phare de la stratégie industrielle du Canton de Genève, répondent aux nouveaux besoins d'organisation des zones industrielles, notamment en développant la démarche de mutualisation des infrastructures et services.

Dynamiques territoriales, activités industrielles et outils de planification

L'industrie est indiscutablement une activité ayant une influence majeure sur l'organisation territoriale des agglomérations. Les entreprises ont un effet catalyseur, en attirant d'autres entreprises et activités, des lieux de formation et une main-d'œuvre diversifiée. Aujourd'hui, l'automatisation et la miniaturisation font qu'il n'y a plus uniquement une demande quantitative mais également une demande qualitative de terrains. Les besoins spatiaux des lieux de production sont de plus en plus exigeants et les stratégies d'implantation des acteurs économiques deviennent multiscales. Pour de

multiples raisons, il est devenu vital pour une entreprise de se positionner à côté d'acteurs qui lui sont utiles. La qualité de vie des employés est également un critère de choix d'implantation. Et enfin les enjeux environnementaux sont en train de modifier le profil des zones industrielles. Les politiques ont mis en place tout un arsenal de mesures réglementaires ayant pour objectif de réduire au maximum les émissions nuisibles pour l'environnement naturel. L'industrie est logiquement l'activité la plus contrainte par ces mesures.

Dès lors, les outils de gestion et de planification traditionnelle des territoires industriels montrent leurs limites. Les simples plans d'affectation ne permettent plus en tant que tel de répondre aux exigences spatiales complexes des nouvelles organisations industrielles. La question majeure qui se dégage de ce constat multiple est donc: comment préserver une activité industrielle dynamique tout en répondant aux besoins de plus en plus spécifiques des entreprises, à l'exigüité territoriale et à une réglementation de plus en plus stricte?

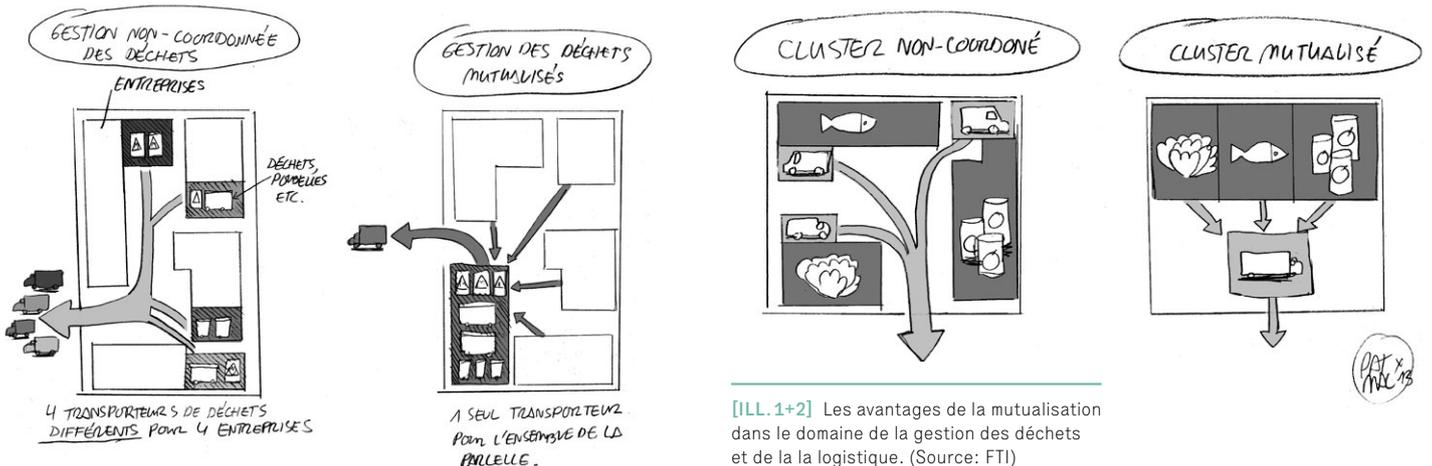
Au vu de ces considérations, la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), qui a pour objectif de garantir une activité forte et dynamique dans le canton, est convaincue que la réponse se trouve dans les synergies multiples prônées par le concept d'écoParc industriel.

L'écoParc industriel

Le concept est né des réflexions de l'écologie industrielle qui proposent de considérer les activités humaines comme faisant pleinement partie des écosystèmes naturels. Il incite à une meilleure utilisation du sol et des surfaces par une optimisation des infrastructures, des équipements et des ressources énergétiques et humaines.

[1] Veltz, Pierre. La société hyper-industrielle, Le nouveau capitalisme productif, Edition du Seuil et La République des idées: Paris, 2017.

[2] Idem, p. 9.



[ILL. 1+2] Les avantages de la mutualisation dans le domaine de la gestion des déchets et de la la logistique. (Source: FTI)



[ILL. 3] Grâce à la mutualisation, 75% des besoins en chaleur de la zone industrielle de Plan-les-Ouates sont assurés par la récupération des rejets thermiques. En bleu les bâtiment produisant un surplus de chaleur, en violet les bâtiments recevant la chaleur. (Source: FTI)

- Bâtiment de production d'énergie «Safe Host»
- Bâtiment de production d'énergie «Rolex»
- Bâtiment receveurs d'énergie

La démarche est d'inciter les entreprises à travailler ensemble au développement d'innovations. La mutualisation en est l'élément principal. Elle permet aux entreprises de créer des opportunités d'économie, tout en augmentant leur efficacité, et implique une gouvernance active et participative de tous les acteurs impliqués.

Certes, les écoParcs industriels ne sont pas des objets nouveaux. Cependant, il est rare de les voir prendre une place aussi importante que celle qu'ils ont dans la politique territoriale Genevoise. La modification de la loi sur la FTI (LFTI) [3] incluant la démarche écoParc en est la preuve.

Mutualisation des services et des infrastructures

Il en va de même pour la mutualisation. De nombreuses expériences d'entraide telles que les sociétés coopératives et les mutuelles ont vu le jour dans divers pays, dès la fin du XIX^e siècle [4]. Le principe consiste à identifier des besoins communs dans un secteur donné et de former des synergies avec d'autres usagers en mettant en commun des services et des infrastructures à des fins de partage. Le terme renvoie souvent à d'autres concepts tels que: partenariat, économies d'échelle, optimisation, gain de temps, projet coopératif, valeur ajoutée, interopérabilité, métadonnées harmonisées, structure de mutualisation, communauté virtuelle, etc.

La mutualisation est avant tout une organisation en réseau pour la mise en commun des moyens qui répond d'abord à une logique économique. Le processus permet de réduire le risque

à l'échelle de l'entreprise. Pour augmenter les chances de réussite des projets, le processus de mutualisation doit être ancré dans la stratégie globale de l'institution, que ce soit en termes de stratégie économique ou de valorisation. Cela entraîne forcément,

au sein de l'entreprise, une modification de l'organisation du travail, des comportements à changer, des peurs à lever, la création d'interdépendances. Mutualiser implique de se poser des questions pour trouver la configuration adaptée à chaque situation, de déterminer ce que l'on veut recevoir et ce que l'on peut apporter, et de définir ce qui n'est pas «partageable» [5].

La démarche de la FTI est d'identifier les acteurs clés de chaque zone qui sont ensuite invités à participer à une série d'ateliers participatifs. Le but étant de stimuler l'intelligence collective du groupe afin d'analyser les besoins communs des entreprises. Durant cette phase, qui est généralement animée par des spécialistes externes mandatées par la FTI, des rôles sont attribués à chaque entreprise. L'objectif final est de mettre en place des projets de mutualisation bénéfiques pour tous les acteurs du périmètre concerné.

Exemples de projets de mutualisation

Les besoins récurrents dans la plupart des zones industrielles du canton de Genève sont: une meilleure gestion de la mobilité et des places de stationnement, un système de collecte des déchets moins onéreux et plus efficace, une infrastructure de chauffage commune, un dispositif de surveillance plus efficace ou encore une amélioration des services à la zone (espaces de rencontre, lieux de restauration et de divertissement etc.).

La plupart des employés des zones industrielles de Genève se rendent à leur travail en transports individuels, ces dernières étant souvent mal desservies par les réseaux de transports publics. Offrir une place de stationnement à chaque employé devient un problème insurmontable pour nombre d'entreprises. La surface affectée à ces fins est importante et onéreuse. Le projet de parking mutualisé de la ZIMEYSA (zone industrielle de Meyrin-Satginy) nord permettra aux industriels de faire des économies, d'utiliser les surfaces libérées pour la production et d'améliorer les problèmes de circulation en redéfinissant les accès.

[3] La loi sur la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), mai 2017.

[4] Dujardin, Brigitte. *Mutualiser pour répondre à de nouveaux besoins*. Bulletin des bibliothèques de France (BBF), 2006, n 5, p. 101-102. Disponible en ligne: <https://goo.gl/rs5Pg4>; ISSN 1292-8399.

[5] Idem



[ILL. 4]

[ILL. 4] Mutualiser implique de se poser des questions pour trouver la configuration adaptée à chaque situation, de déterminer ce que l'on veut recevoir et ce que l'on peut apporter, et de définir ce qui n'est pas «partageable». (Zone industrielle de Plan-les-Ouates, Photo: Thierry Parel/FTI)

Un projet de réseau de chauffage à distance mutualisé existe dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates (CADZIPL0). Certaines entreprises génèrent un surplus de chaleur. Traiter cet excédent constitue une tâche difficile pour une seule entreprise. D'autres industries doivent chauffer leurs locaux en se connectant au réseau de chaleur du canton. Grâce à la mutualisation, 75% des besoins en chaleur de la zone sont assurés par la récupération des rejets thermiques. A l'horizon 2020, une première extension du projet permettra d'alimenter le futur quartier d'habitation des Cherpines.

Retour d'expériences

Afin d'évaluer la pertinence des projets de mutualisation, la FTI a mis sur pied un monitoring basé sur un système d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs servant à évaluer l'évolution de la performance et de la qualité de vie dans les parcs industriels. Même s'il est trop tôt pour mesurer l'efficacité des synergies mises en place, les démarches participatives ont montré leur efficacité en matière d'identification des synergies possibles.

La limite pourrait venir des caractéristiques culturelles des sociétés dans lesquelles les projets s'inscrivent. L'individualisme ainsi que la culture de la propriété privée pourraient constituer une entrave au fonctionnement optimal des projets de mutualisation. Accompagner les projets de mutualisation par une démarche d'animation permet de changer les mentalités et d'optimiser l'efficacité des infrastructures et des services proposés.

ZUSAMMENFASSUNG *Antwort auf die tiefgreifenden Veränderungen im zweiten Sektor: Das Konzept des «industriellen Ökoparks» in Genéve*

Wie kann eine dynamische industrielle Tätigkeit unter Berücksichtigung der zunehmend spezifischen Bedürfnisse der Unternehmen, der beengten Platzverhältnisse und der immer strengeren Umweltvorschriften erhalten bleiben? Nutzungspläne allein sind für die komplexen räumlichen Anforderungen von modernen industriellen Organisationen keine Lösung mehr. Die «Fondation pour les Terrains Industriels» von Genéve (FTI) ist überzeugt, dass die Antwort in den vielfältigen Synergien liegt, welche das Konzept des «industriellen Ökoparks» propagiert.

Das Konzept entstand aus Überlegungen zur industriellen Ökologie, welche die menschlichen Aktivitäten als Teil des natürlichen Ökosystems betrachtet. Dieses Vorgehen verlangt von allen Akteuren ein aktives und partizipatives Management. Die Firmen sind aufgefordert, gemeinsam an der Entwicklung von Innovationen zu arbeiten. Gemeinschaftliche Einrichtungen schaffen Sparpotenzial für die Unternehmen und verbessern gleichzeitig deren Effizienz bei geringerem Risiko. Teilen bedeutet, in jeder Situation die passende Form zu finden, festzulegen, was man bekommen will und was man einbringen kann, aber auch zu bestimmen, was nicht «teilbar» ist.

Die Ergebnisse der partizipativen Workshops haben ermöglicht, die in den Industriezonen häufig genannten Bedürfnisse zu eruieren. Dazu gehören ein besseres Management der Mobilität und der Parkplätze, eine günstigere und effizientere Abfallentsorgung oder auch verbesserte Dienstleistungen (Begegnungsräume, Essgelegenheiten, Orte der Unterhaltung usw.).

Stadtentwicklungen und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen

AURELIUS BERNET

Physiker/Architekt ETH,
Geschäftsleiter BERNET-
Engineering, Zürich.

Viele Städte nutzen ihre Entwicklungspotentiale nicht optimal. Bei den meisten Städten haben sich die Zentrums-lagen im Verlaufe der Zeit verschoben. Das bedeutet, die Nutzflächen der ursprünglichen Zentren liegen nicht mehr in den Bereichen der starken Entwicklungspotentiale. Die Auswirkungen dieser Veränderungen nehmen Einfluss auf das wirtschaftliche, wie auch auf das soziale und kulturelle Leben einer Stadt. Wenn Städte gezielt nach ihren Entwicklungspotentialen erweitert oder ausgebaut werden, kann dies den wirtschaftlichen Erfolg einer Stadt positiv beeinflussen.

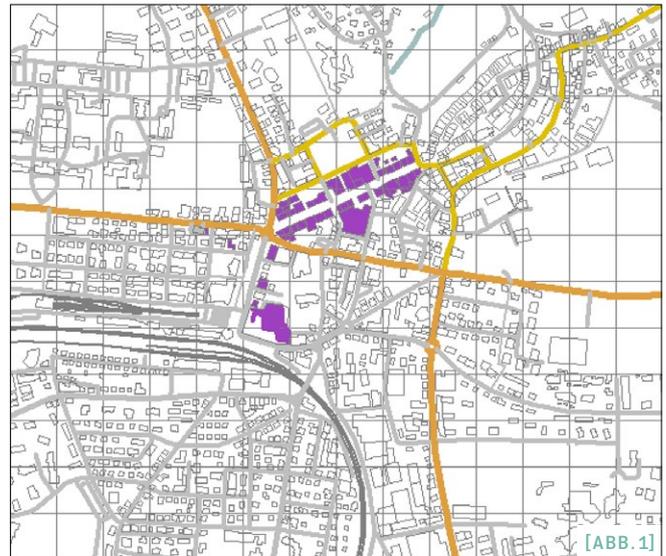
Es gibt einen direkten Zusammenhang zwischen der städtebaulichen und der wirtschaftlichen Entwicklung von Städten. Die Anordnung der Nutzungen und Gebäude beeinflusst entscheidend den wirtschaftlichen Erfolg einer Stadt. Dieselbe Anzahl Nutzungen einer Stadt anders angeordnet, ergibt eine andere wirtschaftliche Entwicklung.

Die Bilder rechts zeigen die Veränderungen, welche viele Städte in den letzten Jahrzehnten erfahren haben. Diese Stadt auf den Abbildungen steht stellvertretend für viele Städte mit ähnlicher Problematik. [ABB. 1] zeigt violett markiert die Gebäude mit Verkaufsflächen (Verkaufsnutzung). Sie bildeten lange das wirtschaftliche Zentrum dieser Stadt. [ABB. 2] zeigt die Stadtentwicklungsanalyse der heutigen Stadt bezüglich der Verkaufsnutzung. Die Felder mit starkem Entwicklungspotential für Gebäude mit Verkaufsnutzungen sind gelb, orange oder rot markiert. Felder mit schwachem Entwicklungspotential sind grün bis blau markiert. Ganz offensichtlich haben sich die Entwicklungspotentiale aus dem Zentrum verschoben und bilden eine neue Zentrums-lage, welche aber nicht genutzt ist.

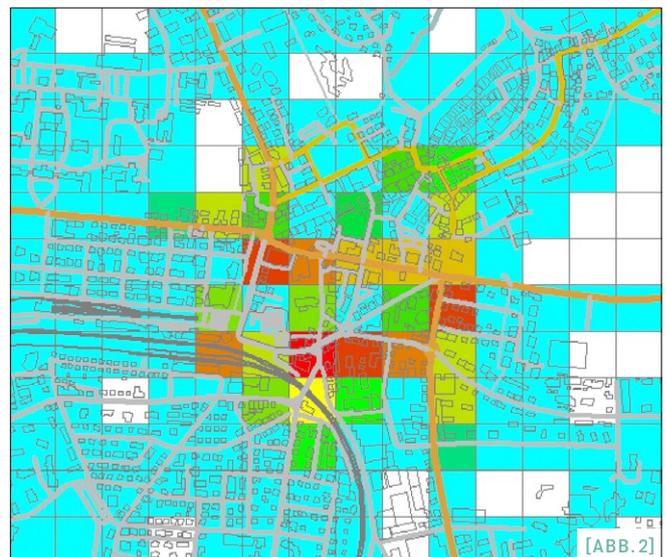
Veränderungen der Städte und ihre Auswirkungen

Dass sich die Entwicklungspotentiale aus den Zentren verschieben, geschieht nicht ruckartig, sondern im Verlaufe der Zeit. Viele Städte haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Die Einwohnerzahl hat sich vermehrfacht, wofür Nutzflächen und Infrastrukturen gebaut wurden. Städte sind aneinandergewachsen und beeinflussen sich gegenseitig viel stärker als früher. Die urbane Struktur hat sich geändert und nimmt einen viel stärkeren Einfluss auf die volkswirtschaftliche Entwicklung.

Wenn die Nutzflächen nicht mehr in ihren starken Entwicklungspotentialen liegen, verlieren sie den wirtschaftlichen Erfolg. Am stärksten von diesen Auswirkungen ist der Mittelstand betroffen. Es sind die handels- und gewerbetreibenden Leute, die auf einen guten Standort angewiesen sind. Diese Prozesse lassen sich am Beispiel eines Metzgermeisters veranschaulichen, dessen Laden unrentabel wurde und der



[ABB. 1]



[ABB. 2]

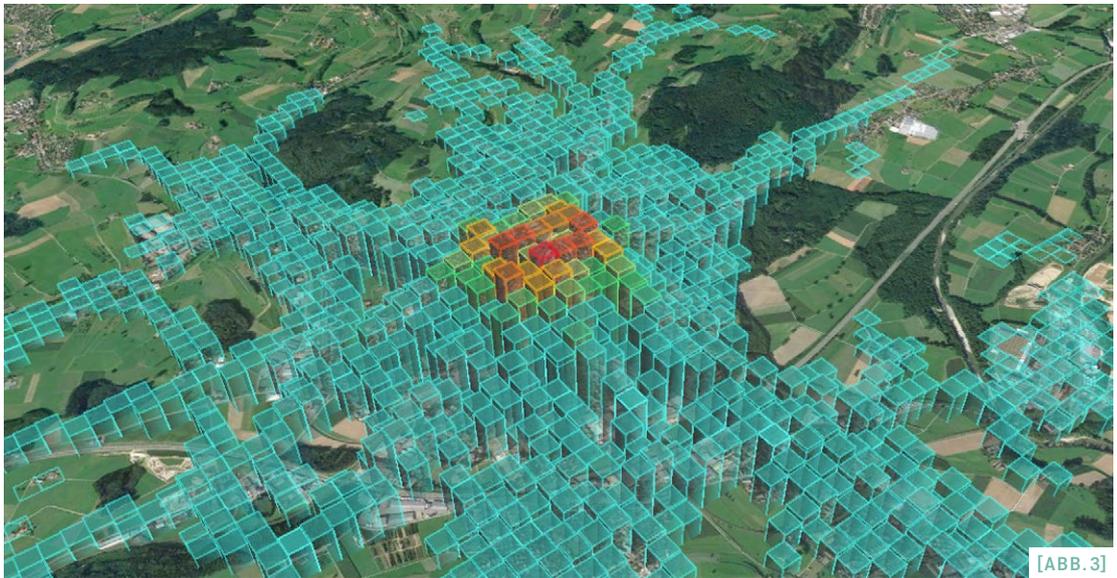
heute in einem Supermarkt seinen Beruf für die Hälfte seines ursprünglichen Einkommens ausüben muss. Solche Prozesse

lassen sich auf andere Berufsgattungen übertragen, wie Schreiner, Malermeister, etc. Davon betroffen sind auch Apotheken oder Arztpraxen, die ebenfalls eine Dienstleistung anbieten. Wenn innerhalb einer Stadt keine neuen Nutzflächen für Handel und Gewerbe oder allgemein für Dienstleistungen in den Gebieten der starken Entwicklungspotentiale geschaffen werden, verliert eine Stadt diese Wirtschaftszweige. Werden

[ABB. 1] Stadtzentrum, Verkaufsnutzung.

[ABB. 2] Stadtentwicklungsanalyse: Verteilung der Entwicklungspotentiale für Verkaufsnutzungen. (Quelle: BERNET-Engineering)

[ABB. 3] Dreidimensionale Darstellung der Entwicklungspotentiale für Verkaufsnutzung. (Quelle: BERNET-Engineering)



neue Nutzflächen geschaffen, die aber nicht in den Gebieten der starken Entwicklungspotentiale zu liegen kommen, bleiben sie leer und nicht vermietet, weil sie den wirtschaftlichen Erfolg nicht erbringen können.

Metropolen wachsen durch Zuwanderung viel stärker als die kleineren und mittleren Städte. Es sind wohl aber nicht die grossen Metropolen, welche die Ursache für diese Migration bilden, sondern die kleinen und mittleren Städte, welche wenig Perspektive für Entwicklungen offenlassen. Die darbenenden Städte selbst sind ein Grund dafür, dass viele Personen sich nicht in diesen kleinen und mittleren Städten niederlassen, sondern in die nächst grössere Metropole ziehen.

Es liegt an der urbanen Struktur dieser Städte, dass sich kein wirtschaftlicher Erfolg ergibt. Dabei spielt die Anzahl der Nutzflächen eine wichtige Rolle. Die Anordnung der Nutzflächen hat jedoch die entscheidende Auswirkung auf den wirtschaftlichen Erfolg einer Stadt.

Entwicklungspotentiale als Mass für die Wirtschaftlichkeit

Die Entwicklungspotentiale sind ein Mass für die Wirtschaftlichkeit eines Standortes. Sie geben für jeden einzelnen Standort Aufschluss, welche Nutzungen und welches Gebäudevolumen wirtschaftlich und urban verträglich sind. Für jede Nutzungsart wie Wohnen, Büro, Gewerbe, Verkauf oder kulturelle Nutzungen lässt sich das jeweilige Entwicklungspotential ermitteln. Die unterschiedlichen Entwicklungspotentiale der verschiedenen Nutzungen überlagern sich, verteilen sich aber anders. In Gebieten mit starken Überlagerungen ergeben sich Chancen für neue Zentren mit Mischnutzungen.

Die Entwicklungspotentiale lassen sich dreidimensional als Säulendiagramm in einer virtuellen Umgebung darstellen. Die Schweiz bietet eine sehr umfangreiche Statistik, die es erlaubt, für jeden Hektar die Entwicklungspotentiale der verschiedenen Nutzungen zu analysieren. Die Basis zu diesen Stadtentwicklungsanalysen sind die Statistiken, die auf dem schweizweiten Hektarraster erhoben werden. Die Stadtentwicklungsanalysen bilden Grundlagen für die Städteplanung. Das Resultat sind die Entwicklungspotentiale der verschiedenen Nutzungen und die optimalen Nutzungsvolumen jedes Standortes. Sie geben Aufschluss, wie eine Stadt ausgebaut werden soll, sodass die Auswirkungen aus den städtebaulichen Veränderungen den bestmöglichen wirtschaftlichen Erfolg ergeben.

Während in der Stadtplanung viel für das Bild einer Stadt getan wird, stehen Analysen der Auswirkungen von städtebaulichen Veränderungen sehr im Hintergrund, was sich für die

Zukunft ändern sollte. Die Auswirkungen von städtebaulichen Planungen auf die urbanen und wirtschaftlichen Entwicklungen sollten analysiert werden, bevor diese umgesetzt werden. Denn städtebauliche Veränderungen kosten sehr viel und sind meist nicht mehr rückführbar.

Städtebauliche Veränderungen als Chance für wirtschaftlichen Erfolg

Bei fast allen Städten der Schweiz haben sich die Entwicklungspotentiale aus dem ursprünglichen Zentrum verschoben, oder sind dabei, sich aus dem Zentrum zu verschieben. Oft rücken die Entwicklungspotentiale gar in Gebiete, welche für diese Nutzungen nicht vorgesehen sind. Wenn sich die Entwicklungspotentiale in Brachflächen verschieben oder in Zonen, welche für diese Nutzungen nicht vorgesehen sind, wird keine Nachfrage mehr für diese Nutzflächen erzeugt, obwohl ein Bedarf für Nutzflächen vorhanden ist. Solche Gebiete werden für Investoren unsichtbar. Denn Investoren reagieren auf Nachfragen, so wie die Wirtschaft im Allgemeinen funktioniert. Die Nachfrage nach Nutzflächen ist ein physischer Prozess. Jemand muss nach bestimmter Nutzfläche nachfragen, was dann statistisch festgehalten wird und für Investoren einen Grund gibt, zu bauen. Wenn es aber keine Möglichkeit gibt, nach Nutzflächen nachzufragen, werden Investoren nicht bauen, weil keine Nachfrage besteht. Niemand wird sich auf einer Brachfläche in ein Ladenlokal einmieten wollen, solange es nicht vorhanden ist. Und wo soll hier nachgefragt werden? Besteht aber keine Nachfrage, wird auch kein neues Gebäude errichtet und keine Nutzfläche zur Verfügung gestellt. Ein Kreis, der sich zum Unguten schliesst.

Die bisherigen Analysen zeigen, dass es viele Städte gibt, die ein relativ hohes Entwicklungspotential haben. Weil aber in diesen Gebieten keine Nachfrage für Nutzflächen erzeugt werden kann, bleiben sie für Investoren unsichtbar. Die Chance, auszubauen oder zu erweitern mit dem Ziel, dass sich ein wirtschaftlicher Erfolg aus den städtebaulichen Veränderungen ergibt, ist für jede Stadt gegeben. Für eine positive wirtschaftliche Entwicklung sollten Städte darauf achten, dass Gebäude mit bestimmten Nutzungen zukünftig in den Gebieten mit entsprechenden Entwicklungspotentialen erstellt werden.

Stadtentwicklungsanalysen helfen, die Auswirkungen von städtebaulichen Veränderungen aufzuzeigen, bevor eine Planung in die Ausführung kommt. Aus verschiedenen Varianten kann die beste Variante erkannt werden. Sie hilft aufzuzeigen, welche Chancen sich einer Stadt ergeben, wenn sie städtebau-

liche Veränderungen vornimmt. Ob eine Stadt wirtschaftlichen Erfolg haben wird, liegt an ihrer eigenen urbanen Struktur. Die Analyse der Entwicklungspotentiale gibt vor der baulichen Realisierung Hinweise, wo sich eine Nachfrage nach Nutzflächen bilden wird, wenn Gebäude mit bestimmten Nutzflächen an ausgewählten Standorten erstellt werden.

Interessant dabei ist, dass eine Zersiedelung möglichst vermieden werden soll, was den aktuellen Zielen des Raumplanungsgesetzes entspricht. Denn eine Zersiedelung bringt keinen wirtschaftlichen Erfolg. Für einen wirtschaftlichen Erfolg einer Stadt benötigt es eine bestimmte Dichte. Dies setzt eine strukturierte Planung einer zukünftigen Verdichtung der Städte voraus. Durch eine Stadtentwicklungsanalyse kann erkannt werden, wie die Städte verdichtet werden sollen, um einen wirtschaftlichen Erfolg zu erlangen, und welche urbanen Auswirkungen eine Verdichtung mit sich führen kann.

Ein nachhaltiger Städtebau ist dann gewährleistet, wenn durch die Anordnung der Nutzungen und der Infrastruktur einer Stadt die zukünftige urbane und wirtschaftliche Entwicklung optimiert werden kann. Zukünftige Erweiterungen einer Stadt sollten so geplant werden, dass die Auswirkungen aus diesen städtebaulichen Veränderungen eine optimale wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen.

KONTAKT

aurelius.bernet@bernet-engineering.com
www.bernet-engineering.com

Dienstag, 24. Oktober 2017
Campussaal Brugg Windisch

Öffentliche Tagung

Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Wie müssen sich ÖV und Siedlungen verändern, damit wir den Mobilitätsbedürfnissen kommender Generationen gerecht werden?

Die Netze sind gesättigt, und der Raum für weitere Verkehrsinfrastrukturen ist knapp. Neue Ideen sind gefragt – Strategien für ein enges Zusammenspiel von Raum und öffentlichem Verkehr. Die Tagung folgt dieser Spur und präsentiert Strategien für die nachhaltige Abstimmung der Siedlungs- und ÖV-Entwicklung.

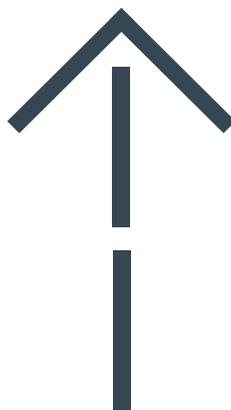
Programm und Anmeldung:

www.metron.ch/tagung

metron



Universität
Zürich^{UZH}



Neu mit Studienwoche an der
London School of Economics

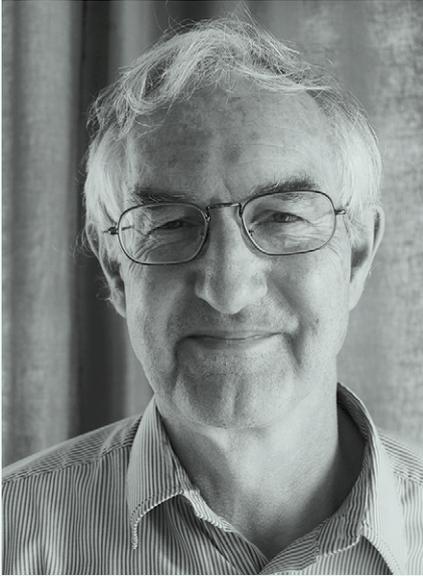
Durchstarten in der Immobilienwirtschaft: Master of Advanced Studies in Real Estate.

Informationsabend: Dienstag, 29. August 2017

CUREM – Bildung für die Immobilienwirtschaft

Center for Urban & Real Estate Management, Telefon 044 208 99 99 oder www.curem.uzh.ch

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



MERCI URS!

Un événement inimaginable est arrivé: Urs Zuppinger a décidé de se retirer au début de cette année du Comité de rédaction dont il a été la cheville ouvrière pendant plus de vingt ans! Dès le numéro expérimental de 1993, il a assumé les rôles nécessaires à la vie d'une revue nationale alors naissante: le lien avec le Comité de rédaction alémanique, l'animation et la modération du Comité romand, et la contribution d'articles en français et en allemand. L'organisation du comité et l'action de ses membres se précisant, Urs conserva son rôle de modérateur du comité pour se consacrer plus particulièrement à développer et préciser ses propos dans une série d'articles.

Urs constitua en 1994 un groupe d'une demi-douzaine de professionnels issus d'associations actives dans l'urbanisme, l'aménagement et l'environnement, intéressés par la mise en place d'un organe de réflexion et susceptibles de rédiger et participer à l'édition d'une revue. Ce Comité assumait la production du sixième numéro de la revue, illustrant sa capacité de rédiger une revue qui se veut bilingue. Le numéro «Espaces publics, un état des lieux» rassemble des contributions d'auteurs d'horizons différents; il est emblématique de l'attitude du Comité sous la houlette d'Urs, qui veut rassembler tous les protagonistes du processus de planification, qu'ils soient professionnels, responsables politiques ou simples citoyens.

Dès ses débuts, Urs tient à ce que la revue soit une plate-forme d'échange entre professionnels. Avec la crise économique que traverse la Suisse dans les années 90, le Comité s'interroge sur le contexte de la planification et sur la pratique de l'aménagement. Un large débat est alors ouvert: la crise étant profonde, l'aménagement du territoire doit-il avoir un rôle incitateur? Le numéro de 1997 «Friches du Futur», qui relevait une déprise territoriale sur l'ensemble de la Suisse, rencontra un très large écho parmi les protagonistes de l'aménagement du territoire. Dans l'éditorial, Urs interrogeait le lecteur: les réalisations actuelles ne seraient-elles pas les friches de demain? et lui demandait de réagir aux propos des différents contributeurs.

Les effets de la crise s'estompant, les préoccupations de la revue changent. Avec le Comité, Urs examine les nouveaux enjeux territoriaux et les nouvelles pratiques professionnelles. Dans le numéro de 2000 «Vers de nouveaux horizons», Urs s'interroge avec des professionnels français sur les projets de villes qui permettent de globaliser les projets sectoriels et de favoriser les approches transversales. Il les définit comme des outils stratégiques pour la gestion urbaine. Dans le numéro 2004 «Territoire de spécialistes», il s'interroge également sur la place des urbanistes et des aménagistes dans le processus de planification et la nécessaire collaboration avec toutes les disciplines.

Pour Urs, l'aménagiste n'est pas simplement le maître d'oeuvre d'un projet, mais plutôt l'animateur d'un processus où les acteurs sont multiples. Pour lui, l'usager devrait même avoir une place prépondérante dans les démarches de planification, qui se devraient d'être plus citoyennes. L'orientation actuelle de la planification, qui veut que les villes se développent vers l'intérieur, est une menace sur le cadre de vie des habitants des villes. Il dénonce les effets pervers de l'application mécanique de la Loi fédérale mise en vigueur en 2014. Retraité de l'aménagement, il revient à des propos militants qui auraient pu être tenus lors des luttes urbaines des années 70.

Urs, tu as quitté tes multiples activités professionnelles, mais tu ne sembles pas quitter ton activité militante, qui a été ton principal moteur.

Je te formule, au nom du Comité actuel, un grand merci pour ton action féconde durant toutes ces années, qui aura permis la gageure de réaliser une revue professionnelle de couverture nationale.

10 avril 2017 – Jean-Daniel Rickli, architecte EAUG, urbaniste FSU, membre du comité de rédaction de COLLAGE entre 1995 et 2016.

MANIFESTATION / VERANSTALTUNG**Conférence centrale 2017 /
Zentralkonferenz 2017**

«Mobilité: hier–aujourd’hui–demain»
Vendredi 17 novembre 2017, KKL Lucerne

«Mobilität: gestern–heute–morgen»
Freitag, 17. November 2017 im KKL Luzern

MANIFESTATION / VERANSTALTUNG**Rencontre 2018 des bureaux FSU/
FSU Bürotreffen 2018**

Vendredi après-midi, 12 janvier 2018
Schmiedstube, Berne
Ouvert à tous les bureaux membres
Thème: «D’attaque pour les nouveaux défis»;
conférences, discussion, apéro

*Freitagnachmittag, 12. Januar 2018
Schmiedstube, Bern
Richtet sich an alle Büromitglieder
Thema: «Fit für die neuen Herausforderungen»;
Vorträge, Diskussion, Apéro*

MANIFESTATION**FSU – Section romande**

Inauguration du groupe «jeunes urbanistes»
Tables rondes autour de démarches
participatives
Mercredi 4 octobre 2017, 18h30, Lausanne

MEMBRES/MITGLIEDER**Changements/Mutationen**
01.03.2017–30.06.2017**Adhésions/Eintritte**

Membres ordinaires/Ordentliche Mitglieder:
Gautier Charlotte, Bern
Imholz Martin, Altdorf
Nebel Reto, Zürich
Schubert Axel, Basel
Stalder-Kümin Julia, Zwingen
Vonarburg Jérôme, Luzern
Wasem Lorraine, Montreux

Membres alliés/Verbundene Mitglieder:

Murati Abnor, Dietikon
Steckler Denis, Baar/Nendaz

Etudiant(e)s/Studierende:

Lenk Kevin, Täuffelen
Passalli Mannone, Lausanne
Pina Alves Sara, Kleinwangen

Bureaux membres/Büromitglieder:

Aggloy, Yverdon-les-Bains

Décès/Verstorben

Hagmann Klaus Martin
(01.08.1929–20.02.2017),
Stein am Rhein, Ehrenmitglied

Départs/Austritte

Membres ordinaires/Ordentliche Mitglieder:
Eicher Martin, Rapperswil
Güntensperger Felix, Rapperswil
Henz Hans-Rudolf, Aarau
Heuberger Urs, Rapperswil
Klein Jasmin, Windisch

Membres alliés/Verbundene Mitglieder:

Ballmer Marc, Delémont

Bureaux membres/Büromitglieder:

Aufdereggen, Julen+Zenzuenen AG
Raumplanung+Umwelt, Brig

**PRODUCTION DE COLLAGE/
PRODUKTION COLLAGE**

A partir de la présente édition, la production de COLLAGE, précédemment assurée par Henri Leuzinger, est reprise par Stefanie Ledergerber (Kontextplan AG), Käfiggässchen 10, 3011 Berne, tél. 031 544 22 53, redaktion-collage@f-s-u.ch.

Merci de vous référer, pour les contacts, aux nouvelles coordonnées figurant dans l'impressum.

Mit der vorliegenden Ausgabe 4/17 wechselt die Produktion der COLLAGE von Henri Leuzinger zu Stefanie Ledergerber (Kontextplan AG), Käfiggässchen 10, 3011 Bern, Tel. 031 544 22 53, redaktion-collage@f-s-u.ch

Bitte beachten Sie die neuen Kontaktangaben gemäss Impressum.

**DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO /
REDAKTIONSSCHLUSS FSU INFO**

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

No Nr.	Délai rédactionnel Redaktionsschluss	Envoi COLLAGE Versand COLLAGE
5/17	24.08.2017	19.10.2017
6/17	24.10.2017	18.12.2017
1/18	29.12.2017	22.02.2018

CONTACT / KONTAKT / CONTATTO

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

Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38,
Postfach 216, 7001 Chur
Tel 044 283 40 40, Fax 044 283 40 41
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

