

Bâle sans frontières : 15 jours pour penser l'agglomération trinationale en 2050

Autor(en): **Quincerot, Richard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-956884>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bâle sans frontières: 15 jours pour penser l'agglomération trinationale en 2050

En 15 jours d'étude, que peuvent apporter quatre jeunes urbanistes à une agglomération dont ils ignoraient tout, ou presque? «Des éclairages neufs, rapides et immédiatement utiles», témoigne Frédéric Duvinage, coordinateur général de l'Agglomération trinationale de Bâle¹ et commanditaire d'une étude réalisée dans un cadre pédagogique par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, sous la direction de Pierre Feddersen et de Michèle Tranda (CEAT)². Sonia Lavadinho, Elise Ley, Christoph Loetscher et Fabienne Seppey ont su combiner leurs compétences et leurs expériences pour faire émerger un autre regard sur la forme urbaine de Bâle.

La fécondité de la démarche vient d'abord de son ingénuité volontaire. L'exercice consiste à oublier, pour un temps, la terrible complexité des problèmes institutionnels, politiques, administratifs et techniques liés à la «tri-nationalité» de l'agglomération bâloise. Gommant les frontières nationales, retenons un horizon temporel suffisamment lointain, 2050, et voyons ce que donne à saisir ce regard distancié.

Ensuite, une méthode rigoureuse permet d'éviter le piège de l'utopie gratuite et d'assurer la crédibilité de la démarche. Sur ce plan, les quatre étudiants suivent les traces inaugurées par Pierre Feddersen et Michèle Tranda pour l'agglomération Lausanne-Morges. Trois options volontaires sont retenues comme les lignes de force d'une possible gouvernance d'agglomération unifiée, susceptibles d'en fédérer les diverses composantes politiques et administratives. L'hypothèse n'a rien d'académique: elle reprend trois objectifs classiques de l'urbanisme contemporain, qui font déjà l'objet d'un large consensus entre les autorités des trois pays concernés.

Première option, la mobilité:

L'étude explore les possibilités de renforcer les infrastructures des transports publics existantes, dans les limites des capacités financières des collectivités, de façon à répondre à la demande de déplacements par une mobilité durable (plafonnement du transport individuel motorisé, forte croissance des transports publics et des mobilités douces).

Deuxième option, l'urbanisation:

Négligeant les potentiels d'évolution des tissus urbains ordinaires, l'étude se focalise sur les grandes opportunités de développement d'habitat et d'activités, sur des sites bien desservis par les transports publics et d'une densité suffisante pour justifier un haut niveau de desserte, sans déficits d'exploitation insupportables.

Troisième option, le paysage:

La contrepartie indispensable de la densité urbaine est la garantie d'une haute qualité paysagère avec la création de parcs d'agglomération, de pôles de loisirs et d'espaces de nature protégée, bien articulés aux secteurs d'urbanisation et dotés de statuts suffisamment robustes pour garantir leur pérennité.

Si les objectifs font consensus, les opinions divergent sur les moyens de mise en oeuvre. C'est ici que l'étude de l'EPFL apporte sa contribution la plus éclairante. Elle explore l'éventail des grands choix possibles à l'horizon 2050 en développant trois scénarios, trois manières de mettre en cohérence la mobilité durable, l'urbanisation et le paysage.

Ces scénarios ont été dessinés sur des cartes de grand format, à l'aide des crayons de couleur «sensibles» qu'affectionne Pierre Feddersen et sur la base d'une légende invariable. Le résultat est trois «images»³ d'agglomérations bâloises possibles en 2050, mettant chaque fois en évidence les leviers d'action utilisables pour y parvenir en matière de mobilité, de grands sites d'urbanisation et de paysages. Autrement dit, ces «images» géographiques sont aussi des représentations politiques de trois «couleurs» que pourrait prendre l'institution de l'agglomération bâloise, trois manières, pour une gouvernance unifiée, de choisir un futur trinational et de piloter sa mise en oeuvre.

Notes:

¹ Site internet www.tab-atb.org

² Master of advanced studies 2005-2006 «Projets territoriaux et mutations spatiales», Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

³ La notion «d'image» est entendue au sens institutionnel où la définit Michel Lussault, notamment dans «Les territoires urbains en quête d'images», *Urbanisme* n° 342, mai-juin 2005, pp. 52-55.

► Richard Quincerot
Master of advanced studies 2005-2006
«Projets territoriaux et mutations spatiales»

Etudiants:
Sonia Lavadinho,
Elise Ley,
Christoph Loetscher,
Fabienne Seppey

Enseignants:
Michèle Tranda-Pittion,
Pierre Feddersen

Zusammenfassung

Basel ohne Grenzen: 15 Tage, um über die Trinationale Agglomeration im Jahre 2050 nachzudenken

Was können vier junge, angehende Stadtplaner in 15 Arbeitstagen zur Zukunft einer Agglomeration, deren reale Bedingungen sie alle – oder fast alle – ignorierten, beitragen? «Neue, blitzartige und unmittelbar nützliche Betrachtungsweisen», bekundet Frédéric Duvinage, Gesamtkoordinator des Vereines Trinationale Agglomeration Basel¹ und Auftraggeber einer Studie, die im Rahmen des Nachdiplomstudiums «Projets territoriaux et mutations spatiales» an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Lausanne unter der Leitung von Pierre Feddersen und Michèle Tranda (C.E.A.T.) ausgearbeitet wurde.

Die Übung besteht darin, für eine Zeit die schreckliche Komplexität und die technischen, institutionellen, politischen und administrativen Probleme zu vergessen, die mit der «Tri-Nationalität» der Agglomeration Basel verbunden sind. Vergessen wir einmal die nationalen Grenzen, erlauben uns einen genügend entfernten zeitlichen Horizont, 2050, und schauen, was dieser distanzierte Blick ergibt. Mit einer strikten Methode wird die Glaubwürdigkeit des Vorgehens gewährleistet und vermieden, in die Falle der nutzlosen Utopie zu tappen. Es werden drei klassische Zielsetzungen aufgenommen, die bereits Gegenstand eines breiten Konsens zwischen den Behörden der drei betroffenen Länder sind: Mobilität/Verkehr, Siedlung und Landschaft.

Auch wenn über diese Zielsetzungen Einigkeit besteht, gehen die Meinungen über die Mittel der Umsetzung auseinander. Hier leistet die Studie der EPFL ihren erhellenden Beitrag. Sie erforscht die Bandbreite der Möglichkeiten im Hinblick auf das Jahr 2050, indem sie drei Szenarien entwickelt, die eine nachhaltige Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung in einen Zusammenhang bringen. Diese Szenarien sind mittels «feinfühleriger» Farbstifttechnik in grossformatigen Karten festgehalten worden. Das Ergebnis sind drei mögliche «Bilder» der Agglomeration Basel im Jahre 2050, die die Interventionsmöglichkeiten hinsichtlich der Mobilität, grosser Urbanisierungs- und Landschaftsstandorte auf unterschiedliche Weise ausloten. Mit anderen Worten sind diese geographischen «Bilder» auch politische Darstellungen von drei «Farben», welche die Institution der Agglomeration Basel annehmen könnte. Drei Arten für eine vereinte Verwaltung eine trinationale Zukunft zu wählen und ihre Umsetzung zu steuern:

Basel 1: Die Flusslandschaft («le fleuve-paysage»)

Der Schwerpunkt des ersten Szenarios liegt in der Aufwertung des Rheins zum Natur- und Freizeitraum mit regionaler Bedeutung. Entlang der Flussufer erstreckt sich ein kontinu-

ierliches, durch verschiedene Mobilitätsformen vernetztes Band von Parks, Natur-, Freizeit- und Kulturf lächen. Beidseits der Ufer, in respektvoller Distanz, entwickeln sich zwei lineare Städte entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs.

Basel 2: Die Flusstadt («la ville-fleuve»)

Das zweite Szenario beschreibt im Gegenteil zum ersten die Urbanisierung und Verkehrsentwicklung entlang des Flusses. Die stark urbanisierten Ufer des Rheins sind durch Brücken verbunden und werden durch zahlreiche öffentliche Verkehrsnetze (Bahn, Tram, Schifffahrt) versorgt. Beiderseits dieser dichten Flusstadt dehnt sich ein natürliches und bewaldetes Hinterland mit grossen ökologischen und landschaftlichen Qualitäten aus.

Basel 3: Die sternförmige Stadt («la ville étoile»)

Das dritte Szenario nimmt die Tendenzen der derzeitigen Entwicklung der Agglomeration entlang der senkrecht zum Rhein verlaufenden Täler auf, mit dem Ziel, die Ausbreitung der Stadt zu begrenzen und damit das Wachstum des Strassenverkehrs unter Kontrolle zu bringen. Die Verdichtung der Stadt erfolgt in der Nähe der Bahnhöfe entlang eines radialen Netzes des öffentlichen Verkehrs, welches durch einen Kranz bestehend aus Autobahn und -strasse vervollständigt wird. Grosse Parks lockern die Agglomeration auf und bilden ausgedehnte Zwischenräume. Das hydrographische Netz gewährleistet zudem eine Kontinuität des Landschaftsraumes in den Siedlungsgebieten.

Diese grob gezeichnete Beschreibung wird der wesentlichen Qualität der drei Szenarien, ihrer Glaubwürdigkeit, nicht ausreichend gerecht. Jedes «Bild» der Agglomeration im Jahre 2050 schöpft seine Überzeugungskraft aus seiner Kapazität, zahlreiche, durch die verschiedenen Behörden der trinationalen Agglomeration untersuchte oder sich in Ausführung befindende Projekte in ein zusammenhängendes Ganzes zu integrieren – und somit diese verschiedenen Institutionen auf die globale Frage ihrer «Agglomeration» zu verweisen.

Studenten: Sonia Lavadinho, Elise Ley, Christoph Loetscher, Fabienne Seppey

Betreuung: Pierre Feddersen, Michèle Tranda-Pittion (C.E.A.T.)
Der vollständige Bericht der Studie ist auf der Internetseite www.mutations.epfl.ch einsehbar (bâle.pdf).

¹ Internetseite: www.tab-atb.org

Bâle 1: Le fleuve paysage

L'option centrale du premier scénario est la valorisation du Rhin comme paysage de nature et de loisirs d'importance régionale. Au fil du grand fleuve et de ses berges, un réseau de mobilités douces met en continuité des réserves naturel-

les, des parcs, des aires de loisirs et de culture, une base nautique, etc. De part et d'autre, à distance respectueuse des rives, deux villes linéaires se développent, desservies par deux axes lourds de transports publics.

Bâle 2: La ville-fleuve

Le deuxième scénario développe l'option inverse d'une localisation de l'urbanisation et des transports sur le fleuve lui-même. Les berges du Rhin, fortement urbanisées, sont reliées par de nombreux ponts et passerelles et desservies par de nombreuses lignes de transports publics ferroviaires et fluviaux. De part et d'autre de cette ville-fleuve dense, d'extension limitée, s'étend un vaste arrière-pays naturel et boisé, aux qualités environnementales et paysagères préservées.

Bâle 3: La ville-étoile

Le troisième scénario reprend les tendances spontanées du développement actuel de l'agglomération en périphérie, le long de vallées perpendiculaires au Rhin, mais en veillant à limiter l'étalement urbain et à maîtriser la croissance du trafic routier. La densification se fait près des gares d'un réseau radial de transports publics, complété par un réseau en couronne routier et autoroutier. De grands parcs aèrent l'agglomération, formant de vastes intervalles entre les secteurs urbanisés. Le réseau hydrographique assure une continuité verte dans le tissu bâti.

Cette description à larges traits ne rend pas suffisamment justice à la qualité essentielle des trois scénarios, leur crédibilité. Chaque «image» de l'agglomération en 2050 puise sa force de conviction dans sa capacité d'intégrer dans un tout cohérent de nombreux projets engagés, étudiés ou envisagés par les diverses autorités de l'agglomération trinationale – et donc de renvoyer ces institutions multiples à la question globale de leur «agglomération». ■

- Nouveaux terrains construits
- Bâti existant dynamique (requalification/densification/réaffectation)
- Typologie parc avec constructions
- Vocation commerce loisirs
- Vocation logistique / commerce
- Ports
- Relief
- Zone boisée
- Parc urbain / Parc d'agglomération
- Campagne urbaine
- Espace public
- Bâti existant

- Neu überbaute Flächen
- Dynamische Siedlungsfläche (bestehend) (Aufwertung / Verdichtung / Umnutzung)
- Typologie bebauter Park
- Bevorzugte Nutzung Kultur- und Freizeitshopping
- Bevorzugte Nutzung Logistik / Einkaufszentrum
- Rheinhäfen
- Relief
- Wald
- Stadtpark / Agglomerationspark
- Urbane Landschaft
- Öffentlicher Raum
- Bestehende Siedlungsfläche

