

Helsinki, ville archipel : impressions et enseignements du voyage 2011 de la FSU Romande

Autor(en): **Fischer, Xavier**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 5

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957401>

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.

Helsinki, ville archipel – Impressions et enseignements du voyage 2011 de la FSU Romande

XAVIER FISCHER

Architecte urbaniste FSU,
Yverdon-les-Bains.



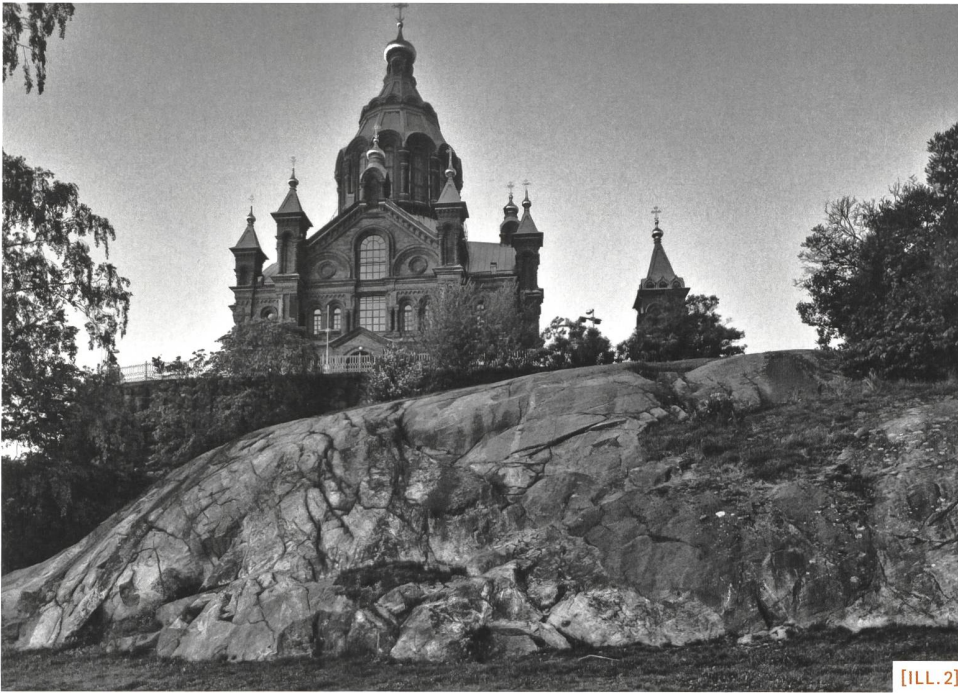
Une bonne vingtaine d'urbanistes ont eu le bonheur de partager fin mai quatre jours à Helsinki lors du voyage annuel de la section romande de la FSU, organisé par Michèle Tranda Pittion, avec l'appui logistique local de l'agence spécialisée Archtours. Le présent article propose quelques réflexions sur la ville et certaines des opérations urbaines observées.

Une impression frappe dès les premiers regards à travers le hublot de l'avion puis de la vitre du car nous conduisant au centre: un espace infini dominé par la forte présence de la nature. Sous une belle lumière contrastée, la ville semble extrudée à travers la forêt, les infrastructures et bâtiments émergeant en grappes plus ou moins consistantes entre les arbres. Tout autour, l'eau et les bois se disputent le terrain en mosaïques irrégulières. A peine çà ou là un champ cultivé. On se dit d'emblée que Tapiola, incontournable référence de nos vieux cours d'histoire d'urbanisme, n'est pas né ici par hasard! De fait, déjà en 1918, dans le plan d'extension de Eliel Saarinen, le modèle de la cité jardin a trouvé dans cette ville un terrain fertile pour des expressions radicales et connaît encore des déclinaisons originales.

Cette nature puissante sera omniprésente dans tous les quartiers visités de l'agglomération, sous des formes parfois dominantes, parfois subtiles, comme ces affleurements de roche polie par les glaciers émergeant des espaces verts ou s'invitant dans les soubassements d'édifices. Ou encore comme ces bouquets de pins ménagés entre les immeubles, comme l'air de la mer toujours proche, comme ces espaces publics qui semblent surdimensionnés et nous parlent de la neige du Nord même en son absence. Pour une ville et une nation qui ont peu d'histoire, la nature semble constituer un facteur d'identité déterminant.

Aux origines de la ville, toutefois, l'idéalisme l'emportait manifestement sur le naturalisme. Le plan néoclassique établi en 1817 par Johan Albrekt Erenström pour le nouvel emplacement d'Helsinki au bord de la mer illustre superbement l'appropriation de la topographie et de l'eau par le quadrillage urbain, organisant le plan par des espaces affirmés tels que la place du Sénat ou l'Esplanade et le Boulevard articulant la ville à la mer. La nature s'y invite sous une forme d'abstraction. La ville s'impose comme structure, capable de se reproduire par sécrétion.

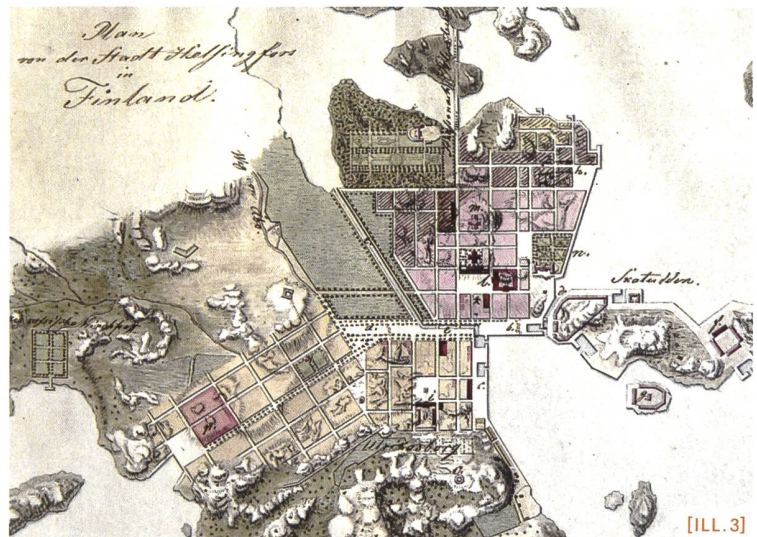
[ILL. 1] Helsinki, ville archipel: Grands projets 2030 (en blanc, avec simulations des projets) et nouveaux quartiers cités dans l'article (en orange).



[ILL. 2]

[ILL. 2] La forte présence de la nature dans la ville.
(Photos: O. Lasserre)

[ILL. 3] Helsinki en 1832 selon le plan de Johan Albrekt Erenström, 1817. Hachurés en noir, les bâtiments de Carl Ludvig Engel.



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 4] Vuosaari:
Le canal artificiel entre le parc en bordure de forêt (Bruun & Murole arch. avec Rambol) et le quartier.



[ILL. 5]

[ILL. 5] Vuosaari:
Structure en peigne du front urbain sur la plage (ARK-House arch., 2002).



[ILL. 6]

[ILL. 6] Plan de Arabiaranta
(planif. Sundman & Pakkala /
City planning office, 1995, 2006).

Après les bouleversements de l'ère industrielle puis les grands projets de logement et d'infrastructures d'après-guerre qui ont conduit à l'éclatement de la ville et à son éparpillement dans un territoire déjà très découpé par les lacs et le littoral, le Masterplan de 1970 annonce une stratégie de «reconcentration» par renforcement des polarités dispersées. Voilà qui rappelle la CK-73 fédérale ou la «décentralisation concentrée» encore chère à de nombreux Vaudois! Mais dès les années 1980, la réflexion sur la ville compacte prend de l'importance et le thème de l'îlot apparaît de manière récurrente et diversifiée. De grands projets urbains sont alors échafaudés et mis en œuvre avec des moyens qui peuvent faire des jaloux: une agglomération de 1'000'000 habitants sur seulement trois communes, dont celle d'Helsinki qui totalise près de 600'000 résidents et dispose de la maîtrise foncière d'environ 70% des terrains à bâtir ainsi que d'un service d'urbanisme richement doté. Cette force de frappe étatique ne se traduit pas en formalismes sclérosés ou en ronronnements administratifs. Bien au contraire, elle entretient une dynamique du succès, attentive à l'innovation et à la qualité, usant largement de concours et de collaborations avec des partenaires privés. Pour la population, collectivisme et esprit d'initiative font bon ménage: nombre de groupes d'intérêts sont portés sur l'expérimentation ou l'auto-construction depuis l'après-guerre, une grande attention est portée à la mixité sociale, 70% des pendulaires utilisent les transports publics malgré l'étalement urbain et nous n'avons pas vu le moindre bouchon dans nos parcours en car, même aux heures de pointe.

Depuis 15 ans, de grands projets urbains ont ainsi émergé pour consolider la structure d'agglomération, d'abord en périphérie plus ou moins lointaine, autour d'usines obsolètes accompagnées de quelques lotissements, puis de manière plus groupée autour du centre, sur les grandes friches portuaires et ferroviaires. Généralement les planifications et les aménagements d'espaces publics ou extérieurs sont maîtrisés par l'administration alors que les projets de constructions sont attribués à divers bureaux d'architectes et ingénieurs. Plusieurs de ces vastes opérations sont aujourd'hui presque achevées, d'autres sont en gestation active. Trois cas choisis ci-après tenteront d'illustrer ces processus et projets.

— Arabiaranta: Après une planification amorcée en 1995 et un démarrage de travaux en 2000, ce chantier a permis, en 11 ans à peine, l'accueil de 7500 habitants, 5000 emplois et plus de 2000 étudiants de l'université d'art et design (TaiK) ainsi que du conservatoire pop&jazz. Le quartier s'organise en bandes programmatiques composées de logements et d'équipements scolaires ou sportifs, de part et d'autre d'une épine dorsale où se succèdent, en partie dans une ancienne usine de céramique, des équipements commerciaux, culturels et de formation ainsi que des bureaux. Sur le front maritime, un vaste parc linéaire, sobrement aménagé, permet le délassement et la rencontre aux gens du quartier et de l'agglomération. Posée sur une pente douce, une rangée d'îlots articulés et ouverts sur le parc et la mer crée une structure en peigne offrant des dégagements hiérarchisés et des échappées de qualité à tous les logements. Un à deux pour cent des investissements ont été réservés à des interventions artistiques qui ponctuent le quartier et soulignent son rattachement au monde de l'art.

— Vuosaari: Fondé par la construction de grands ensembles dans les années 1960, Vuosaari a constitué dès 1990 un des développements résidentiels majeurs d'Helsinki, passant de 14'000 à 40'000 habitants. Il se compose d'une mosaïque d'unités résidentielles très diverses, enchâssées dans un réseau vert, souvent de grande qualité et issues de concours,



[ILL. 7]

[ILL. 7] Plan de Jätkäsaari.

tant pour la planification urbaine que pour les constructions. Proche d'un ensemble de petites maisons des années 1960, la dernière opération d'Aurinkolahti vient structurer sa frange sud-est par un épannelage d'immeubles de standing filtrant vues et passages entre le quartier et la plage ou la forêt, par-delà un canal artificiel taillé dans la roche et créant une superbe transition entre ville et nature. Tout à l'est, séparé des quartiers par des forêts de délasserment, se construit le nouveau port qui permet de libérer des friches au cœur de l'agglomération. Traversé par la branche autoroutière qui dessert le port, au centre de laquelle circule le métro, le cœur de Vuosaari tente de s'organiser autour de mégastuctures commerciales, administratives et de services.

— Jätkäsaari: Inscrit dans la vaste opération de Länsisatama colonisant progressivement les terrains portuaires désaffectés attenants au centre historique, ce quartier à réaliser entre 2009 et 2025 hébergera 16'000 résidents et 6000 emplois ainsi que d'importants équipements et services. Les gabarits respectent le maximum de huit niveaux observé dans le centre élargi d'Helsinki. Seuls deux hôtels émergeront de cette silhouette pour affirmer ce nouveau pôle urbain. La composition urbaine est affirmée par un parc linéaire serpentant de part en part de cette presqu'île et dont la courbe d'une des rues principales se fait l'écho. La trame bâtie est organisée en îlots ouverts, plus ou moins réguliers, qui permettent une grande diversité d'interprétation pour les projets de construction. Cette structure, contrairement aux exemples précédents, peut être lue comme une continuité et une interprétation vivante du quadrillage historique du XIX^e siècle articulé par ses espaces publics majeurs.

Malgré des formes urbaines souvent affirmées, une forte mixité des fonctions comme des types de logements, des espaces publics généreux et d'exécution très soignée, une architecture sobre et de qualité, avec des espaces de transition subtilement pensés, on a de la peine à dégager de cette agglomération un sentiment de ville, du moins au sens où on l'entend sous nos latitudes. On perçoit une attitude nettement distincte entre les opérations menées autour du centre, telle la dernière commentée, et celles qui se situent plus à distance.

A l'image de la forme du territoire – et en adéquation avec nos premières impressions à l'arrivée – se dégage une notion de «ville archipel», faite de coupures, d'additions, de collages, comme les îles qui constellent la côte ou les lacs dispersés dans la forêt infinie. Objets de tailles et de formes différentes, ils se répondent à distance dans un système sans connexions physiques autres que le liant des massifs boisés et des réseaux de mobilité. Serait-ce la matérialisation d'une ville aux connexions virtuelles, inspirée par l'esprit de Nokia? Serait-ce la traduction d'une identité inféodée au gigantisme d'un territoire dominé par l'eau, la forêt, la neige et la lumière? Ces discontinuités se lisent tant à l'échelle du grand territoire qu'à celle de l'organisation des quartiers mais, paradoxalement, la typologie de l'îlot s'y impose presque avec insistance depuis quelques décennies, comme revendication d'une urbanité de proximité et propice à d'infinies variations.

LIENS

FSU Romande (détails et doc sur le voyage): www.fsu-r.ch
City Planning Department: www.hel.fi/hki/ksv/en/Etusivu
Archtour voyages et visites: www.archtours.fi

Master of Science in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Studienangebot an der ETH Zürich
Bewerbungsperiode Herbstsemester 2012

»» Unseren Lebensraum gestalten

Das Studium bietet eine wissenschaftlich fundierte universitäre Ausbildung für angehende Fachleute für das Erkunden, Klären und Lösen zentraler Aufgaben der gebauten räumlichen Umwelt und ihrer Verkehrssysteme. Ein zentrales Anliegen dieses Studiums ist es, Studierenden mit ganz unterschiedlichen fachlichen Hintergründen die Gelegenheit zu geben, eine gemeinsame Sprache und ein gemeinsames Methodenverständnis zu erwerben. Die Voraussetzungen dafür werden vor allem in Lehrveranstaltungen des ersten und zweiten Studiensemesters des viersemestrigen Vollstudiums geschaffen. Kern des dritten Semesters ist die interdisziplinäre Projektarbeit, in der die Studierenden in Arbeitsgruppen Lösungen für eine schwierige raumbedeutsame Aufgabe erarbeiten. Im vierten Semester wird die Masterarbeit erstellt.

»» Studiendauer

Das Masterstudium Raumentwicklung und Infrastruktursysteme ist ein Vollzeitstudium. Für das Masterdiplom sind 120 ECTS-Kreditpunkte erforderlich. Die Regelstudiendauer beträgt vier Semester. Der Eintritt in den Masterstudiengang erfolgt auf das Herbstsemester.

»» Zulassung

Eine Zulassung ist für Studierende mit raum- und infrastrukturelevanten Bachelorabschlüssen möglich. Dazu gehören beispielsweise Architektur, Bauingenieurwissenschaften, Geomatik und Planung, Geografie, Raumplanung, Umweltingenieurwissenschaften und Verkehrswissenschaften. Näheres regelt das Studienreglement des Studienganges.

»» Bewerbungsperiode Herbst 2012

Die internationale Bewerbungsperiode für den Eintritt in das Herbstsemester 2012 beginnt am 1. November 2011 und endet am 15. Dezember 2011. Die zweite Bewerbungsperiode für nicht-visitpflichtige Studierende ist zwischen 1. März und 15. April 2012.



»» www.re-is.ethz.ch

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich