

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Sommaire / Inhalt / Sommario

CARTE BLANCHE

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

THÈME

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

FORUM

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

INFO

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

Editorial

Espaces sans voitures

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

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

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

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

VORSCHAU COLLAGE 3/20

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