

8^{ème} Rencontre franco-suisse des urbanistes

Université de Lausanne – Vendredi 8 juillet 2011

Interfaces & métropoles

Université de Lausanne, bâtiment Anthropole, salle 1129, 9h00 – 16h30

Entre escales et archipels, nos métropoles sont structurées par un système de réseaux interconnectés. Les territoires jusqu'alors distendus paraissent se rétrécir et se concentrer autour d'interfaces. Jusqu'où cette polarisation territoriale sera-t-elle portée par nos réseaux? A l'inverse, comment nos flux sont-ils fixés par la texture urbanisée ?

Axes de transport, lieux d'échanges, espaces en marge de systèmes qui tantôt coexistent et tantôt s'ignorent, les interfaces s'imposent comme lieux de projet. Leurs rôles, leurs formes, leurs rayonnements confirment ou infirment les permanences et les flexibilités territoriales. La définition du proche est remise en cause.

Ainsi, métropoles et interfaces participent d'une symbiose plus ou moins bien réussie. Eléments clés des politiques actuelles d'aménagement, les interfaces réunissent toujours plus de vocations et dépassent alors leur fonction originelle de « connecteur ». Comment peuvent-elles structurer le territoire et répondre aux multiples aspirations des usagers? Peut-on imaginer de nouvelles dimensions à ces espaces de l'entre-deux pour la métropole de demain?

C'est à l'aide d'exemples concrets et de réflexions plus théoriques, que cette journée, animée par des praticiens et des chercheurs suisses et français de l'urbanisme, se propose d'enrichir l'actualité des échanges entre réseaux et territoires métropolitains.

Toujours ancrée sur les rives du Lac Léman, cette traditionnelle rencontre franco-suisse des urbanistes est ouverte en priorité aux professionnels de l'urbanisme, mais aussi aux étudiants et à tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent ou se passionnent pour le futur de notre présent.

Inscription jusqu'au 30 juin 2011 sur www.unil.ch/ouvdd

Renseignements

Magali Henry, OUVDD : magali.henry@unil.ch

Renseignements complémentaires

France : Bernard Lensel, UT : blensel@yahoo.fr

Suisse : Thierry Merle, FSU/ UT : thierry.merle.urba@gmail.com

Organisation

Urbanistes des Territoires (UT)

Fédération suisse des urbanistes, section romande (FSU)

Observatoire universitaire de la ville et du développement durable (OUVDD)

Inscription gratuite, restauration sur place, repas à charge des participants

www.unil.ch/ouvdd

www.urbanistesdesterritoires.com

www.f-s-u.ch

Programme

- 09h00 Accueil – Café croissants
- 09h30 **Mot de bienvenue**
Antonio da Cunha - Professeur à l'Observatoire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne
Bernard Lensel - Président d'Urbanistes des Territoires (France)
Xavier Fischer - Président de la Fédération Suisse des Urbanistes – section romande
- 10h00-12h00 **Jacques Grangé** - Urbaniste Qualifié OPQU (France), Vice Président d'Urbanistes des Territoires, Président d'Urbanistes en Ile de France
« Aéroports : pôles multimodaux du réseau mondial et intégration locale »
- Valérie Facchinetti-Mannone** - Maitre de conférences en Géographie (France), Laboratoire THÉMA – UMR 6049, Université de Bourgogne
« Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ? »
- Sonia Lavadinho** - Chercheuse (Suisse), Centre de Transports, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
« Les hubs de vie. Quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? »
- 12h00 Repas de midi
- 14h00-15h00 **Christophe Jemelin** - Géographe (Suisse), Chef de projet Planification et Développement de l'Offre, transports publics de la région lausannoise
« Le métro m2 à Lausanne : quelles nouvelles interfaces avec la ville et le canton ? »
- Stéphane Gusmérioli** - Ingénieur territorial, Responsable des études mobilité et transports (France), Agglomération Grenoble Alpes Métropole (La METRO), Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC)
« La charte "urbanisme et transports" de l'agglomération grenobloise et le contrat d'axe de la ligne E de tramway »
- 15h00 Pause
- 15h30-16h30 **Gianluigi Giacomel & Antonio Martin Diaz** – Adjoints scientifiques à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève (Suisse)
« Gares du CEVA. Des opportunités pour l'implantation d'installations à forte fréquentation de l'agglomération franco-valdo-genevoise ? »
- Rainer Klostermann** – Architecte ETH et Urbaniste FSU (Suisse), Bureau Feddersen & Klostermann. Zurich
« Die Glattalbahn : une nouvelle ligne de tram dans le Glattal au Nord de Zurich »
- 16h30 Fin de la journée

Résumés des interventions

Jacques Grangé, Urbaniste Qualifié OPQU (France)

Vice Président d'Urbanistes des Territoires

Président d'Urbanistes en Ile de France

Aéroports : pôles multimodaux du réseau mondial et intégration locale

De par leur fonctionnement interne et leur positionnement dans les espaces continentaux, les aires métropolitaines disposent, au niveau européen, de différentes polarités multimodales. Celles-ci concernent à la fois les personnes et le fret. Elles fonctionnent à différentes échelles et développent différentes portées géographiques (locales, régionales, continentales et intercontinentales). Ainsi, les aires métropolitaines fonctionnent comme de véritables « plaques » d'intermodalité et de communications.

Au sein de ces réseaux et au cœur de ces intermodalités, les aéroports jouent un rôle particulier. En effet, en sus de leurs fonctions techniques, les aéroports deviennent des « attracteurs » de fonctions économiques qui relèvent de l'économie de la connaissance (congrès, show-room, colloques, réunions professionnelles...).

Cependant, au niveau local, la cohabitation entre aéroports et territoires environnants est difficile. Les dispositifs spécifiques engagés afin d'améliorer la difficile articulation urbaine et sociale avec les sites aéroportuaires seront analysés à la lumière de 20 ans d'activités professionnelles sur les territoires aéroportuaires d'Orly et de Roissy – Charles de Gaulle.

M. Grangé exerce au sein de la commune de Tremblay-en-France. Celle-ci est une des principales collectivités d'accueil de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle. Il s'exprimera à titre personnel.

Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de conférences en Géographie (France)

Laboratoire THÉMA – UMR 6049, Université de Bourgogne

Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?

Interface entre réseau ferroviaire et territoire, la gare renoue avec la ville et redevient avec la grande vitesse un élément clé des politiques d'aménagement urbain. La gare apparaît comme une triple interface mettant en relation des systèmes spatiaux d'échelles différentes : l'interface gare / réseau ferroviaire dont l'enjeu majeur est la réduction des distances temps, l'interface gare / aire de chalandise reposant sur des enjeux d'accessibilité et enfin l'interface ville / gare à intégrer aux projets de territoire portés par la contraction de l'espace-temps.

C'est à la lumière de cette triple dimension de l'interface ferroviaire que la capacité de l'interface ville / gare à stimuler l'émergence de projets urbains sera analysée. Des exemples de gares TGV aménagées en France et en Espagne, au sein de localisations variées, seront interrogés : gares centrales, « péricentrales » ou à l'écart de tout noyau d'urbanisation.

La conclusion montrera que la capacité de l'interface ville / gare à répondre aux enjeux d'aménagement semble étroitement dépendante des configurations territoriales dans laquelle s'insère la gare, en particulier du degré de centralité, et de l'optimisation des interactions entre les trois interfaces ferroviaires.

Sonia Lavadinho, Chercheuse (Suisse)

Centre de Transports, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
sonia.lavadinho@epfl.ch

Les hubs de vie. Quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?

Les interfaces de transport cumulent toujours plus de fonctions complémentaires à celles de mobilité. Ces fonctions prennent de la valeur pour elles-mêmes et deviennent alors pourvoyeuses de liens, de rencontres, de sociabilités. Les interfaces évoluent ainsi vers des concentrés d'urbanité, voire de vrais morceaux de ville dans la ville. Les aspirations au séjour s'y font de plus en plus fortes et la cohabitation de celles-ci avec la fonction transit originelle de l'interface est de plus en plus délicate.

Quels équilibres peut-on trouver pour que transit et séjour restent compatibles, pour que rupture de charge ne soit plus synonyme de "temps perdu" à minimiser mais de "temps valeur" à exploiter? Quels types de relations faut-il établir entre l'espace public environnant et ces interfaces "introverties d'origine" abritant aujourd'hui des "fonctions extraverties"? Quelle accessibilité développer pour ces interfaces mutantes lorsque leur rôle "d'accélérateur de vitesse" vers le lointain évolue vers celui de "trait d'union" entre plusieurs proches?

De l'abri-bus au plus vaste des aéroports, l'innovation est possible afin de créer de véritables hubs de vie. Les interfaces participeront alors pleinement à l'urbanité de la métropole de demain.

Christophe Jemelin, Géographe, Chef de projet Planification et Développement de l'Offre (Suisse)

Transports publics de la région lausannoise

Le métro m2 à Lausanne : quelles nouvelles interfaces avec la ville et le canton ?

La mise en service du métro automatique m2 à Lausanne en 2008 a profondément modifié les pratiques urbaines et l'image des transports publics. Une clientèle renouvelée (davantage masculine et à revenus aisés que sur le reste du réseau) profite des nouvelles opportunités offertes par la ligne reliant le lac aux hauts de l'agglomération.

A l'aide de données quantitatives et qualitatives, l'intervention décrira ces changements, en mettant également l'accent sur les aménagements urbains réalisés (ou en voie de l'être), et sur les interfaces développées. Des interfaces qui sont utilisées par de nombreux pendulaires de tout le canton, illustrant la réalité du slogan politique de l'époque de la votation, en 2002, "Le m2, un métro pour le canton". C'est d'ailleurs de la gare de Lausanne que devraient venir les très importantes augmentations de fréquentation prévues d'ici une quinzaine d'années, qui impliqueront de doubler la capacité du métro à cette échéance.

Stéphane Gusméroli, Ingénieur territorial, Responsable des études mobilité et transports (France)

Agglomération Grenoble Alpes Métropole (La METRO), Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC)

La charte "urbanisme et transports" de l'agglomération grenobloise et le contrat d'axe de la ligne E de tramway

En juillet 2006, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise adoptait une "charte urbanisme et transports". Celle-ci fixe un certain nombre d'orientations stratégiques concernant la réalisation de lignes de transports publics structurantes. Cette charte vise à mieux coordonner les politiques urbaines et de transports aux différentes échelles de planification.

Les principes de cette charte ont été déclinés pour le projet de la ligne E de tramway qui sera mise en service en 2014. Le dispositif mis en oeuvre pour l'élaboration du contrat d'axe de la ligne E est particulièrement innovant. Il découle d'un large partenariat autour du SMTC (Etat, Région, Département, communes, ...).

L'ambition du contrat d'axe de la ligne E est de construire un véritable projet de territoire partagé, liant aménagement et mobilité. L'objectif principal est de rapprocher les populations du futur axe de transport. Il s'agit également d'imaginer comment valoriser les commerces, les services et les équipements publics ainsi que les sites naturels et de loisirs desservis par la nouvelle ligne de tramway.

Gianluigi Giacomel & Antonio Martin Diaz, Adjointes scientifiques

Observatoire Universitaire de la Mobilité - OUM (Suisse), Université de Genève
gianluigi.giacomel@unige.ch, antonio.martin@unige.ch

Gares du CEVA : des opportunités pour l'implantation d'installations à forte fréquentation de l'agglomération franco-valdo-genevoise?

Les futures gares de la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) constituent des interfaces de transport significatives pour l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les aménagements envisagés sur et autour de ces gares visent à la fois à augmenter l'attractivité de ces interfaces, afin qu'elles constituent de véritables centralités, et à leur construire un rôle spécifique au sein de l'agglomération.

Cette démarche de valorisation s'appuie notamment sur des objets particuliers : centres culturels (Nouvelle Comédie), sportifs ou de loisirs. Mais ces installations sont-elles les plus appropriées pour exploiter au mieux les opportunités offertes par ces gares ? De grands centres commerciaux ne seraient-ils pas plus intéressants, en particulier dans la perspective de favoriser un report modal ?

Sur la base d'études menées par l'OUM, la réflexion proposée vise à confronter intérêts et limites de l'implantation dans les gares du CEVA de divers types d'installations à forte fréquentation, en particulier en fonction des différents flux qu'elles génèrent.

Rainer Klostermann, Architecte ETH et Urbaniste FSU (Suisse)

Bureau Feddersen & Klostermann. Zurich

Die Glattalbahn : une nouvelle ligne de tram dans le Glattal au Nord de Zurich

Conçu autour d'un système de trois lignes de tram, le Glattalbahn, dont la ligne 12 reliant Stettbach à l'aéroport de Zurich en est le cœur, a été inauguré le 11 décembre 2010.

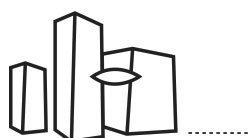
Initiée par les municipalités du Nord de Zurich, le Glattalbahn peut, par ses aspects techniques, se comparer à l'ensemble du réseau tram zurichois. Cependant, ce nouvel axe lourd de transport public possède une identité qui lui est propre. Conçu dès le début pour donner un véritable essor au développement du Glattal, son rôle d'incubateur urbain se révèle aujourd'hui déjà un succès. De nombreux investissements ponctuent l'ensemble du tracé et confirment les choix des collectivités de cette région périurbaine.

L'implantation de cet axe tram de près de 13 km ne se limite pas à insérer une bande technique de 7 m de large à travers ce territoire périphérique. Bien au contraire, c'est un véritable travail de design urbain, fondé sur une approche de façade à façade, qui a permis de formaliser un projet de tram dont les installations techniques et le mobilier urbain d'accompagnement possèdent une ligne architecturale résolument contemporaine. Des plans directeurs, élaborés en collaboration avec l'ensemble des partenaires du projet (municipalités, société de transports, investisseurs, etc.) dans le cadre d'un processus d'aménagement dynamique dessinent l'ensemble du projet urbain.

Nous remercions tous nos partenaires:

Urbanistes des Territoires

Association des Professionnels de l'Urbanisme des
Collectivités et Territoires



**Observatoire universitaire
de la Ville et du
Développement durable**

FSU

Section romande

Fédération
suisse
des urbanistes

UNIL | Université de Lausanne

Institut de géographie

