



RECYCLER LA VILLE: LE TISSU INDUSTRIEL, TERREAU DE LA VILLE DE DEMAIN

Refaire la ville sur la ville (ou « densifier vers l'intérieur », en Suisse): le principe s'impose depuis longtemps aux collectivités de part et d'autre de la frontière, au nom de l'économie des ressources et de la préservation des espaces naturels et agricoles. À Bâle, dans un territoire historiquement industriel, limité par ses frontières, le foncier disponible est rare, et il est privé.

Les projets de reconversion de sites industriels en quartiers résidentiels mixtes ou en enclaves tertiaires – comme le campus Novartis – sont nombreux et de grande ampleur. Ils sont menés en partenariat entre les grandes entreprises propriétaires et le Canton de Bâle-Ville, dont les politiques publiques de densification s'accordent parfaitement avec ces stratégies privées. Un urbanisme négocié à la bâloise, qui n'échappe pas aux phénomènes spéculatifs et peine à répondre aux besoins en logements abordables. Le développement de ces partenariats est la condition pour que la ville continue à se développer. Côté français, la tentation est grande de suivre l'exemple

bâlois, en densifiant fortement sur des friches (à Huningue, à Saint-Louis), avec l'idée à la fois de changer l'image de ces communes historiquement industrielles et populaires et d'attirer des catégories sociales supérieures.

À Bâle, le Canton accompagne et encourage les occupations temporaires, qui permettent à la fois d'ouvrir au public des sites qui seraient sinon fermés et gardiennés, de révéler des espaces méconnus et de proposer une offre culturelle et des espaces libres dans des quartiers qui en sont souvent dépourvus. Plusieurs secteurs en mutation accueillent ainsi des installations culturelles, festives, sportives, comme au Klybeck, à Volta Nord ou à Erlenmatt (avant le début du projet). L'occupation temporaire (*Zwischennutzung*) devient une stratégie municipale, un outil d'aménagement intégré dans le processus de projet. Cette culture de l'occupation temporaire a émergé aussi en France à partir de 2010, et commence à être accompagnée par les collectivités publiques.

Intervenants

MATTHIAS BRÜLLMANN,

Habitant du Petit-Bâle et membre fondateur de l'association Zukunft Klybeck

PHILIPPE CABANE,

Cabinet de conseil Cabane, stratégies urbaines et développement

JUERG DEGEN,

Responsable du service urbanisme au Département de la construction et des transports du Canton de Bâle-Ville

ELLA GIGER-SCHMID,

Cheffe de projet développement de quartier, coordination des occupations transitoires du secteur du port, Canton de Bâle-Ville

KLAUS HUBMANN,

Directeur général de la Fondation Habitat

FLORIAN LÜNSTED,

Architecte Atelier5

PAN STOLL,

Directeur d'Unterdessen

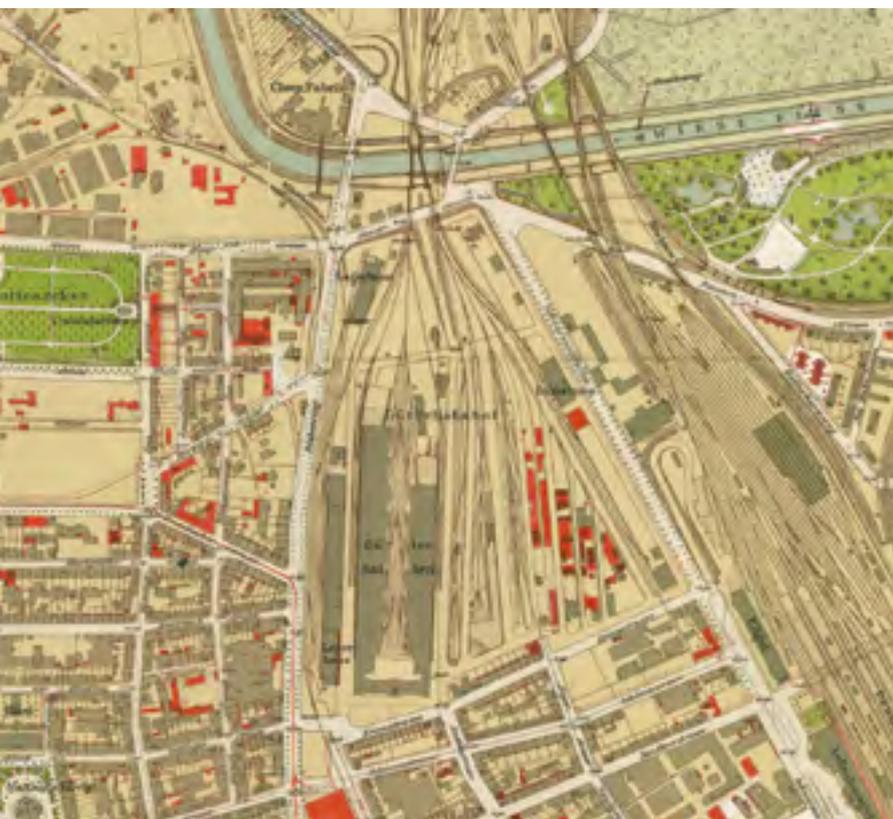
VIRGINIE WOLFF,

Directrice du service Urbanisme et environnement de la Ville de Saint-Louis

Faire la ville sur des friches : le quartier Erlenmatt

Sur près de 20 hectares, le nouveau quartier Erlenmatt, construit sur l'ancienne gare de marchandises de la Deutsche Bahn, accueillera à terme 1 200 logements, dont une part importante de logements sociaux, des bureaux et des commerces, des équipements publics. Du gris au vert, de l'aride au vivant, la plateforme ferroviaire s'est muée en l'espace de 20 ans en un quartier habité autour d'un parc public de cinq hectares. Ce projet illustre la recherche d'un équilibre entre la politique de densification du Canton et sa stratégie de lutte contre le réchauffement climatique.

Plan du quartier en 1940, avec la gare de triage de la Deutsche Bahn au centre.



Erlenmatt vu du ciel, avant (1996) et après (2018), projet en cours



KLAUS HUBMANN
Directeur général de la Fondation Habitat (maître d'ouvrage).



FLORIAN LÜNSTED
Architecte Atelier 5.

SOURCE

Illustration issue de la présentation de Florian Lünsted, Atelier 5

Le site est à l'origine une gare de fret de la Deutsche Bahn, une plateforme de 20 hectares dans le nord de Bâle, datant du début du 20^e siècle. À partir des années 1970, il va se trouver coincé au cœur d'un nœud routier, bordé par l'autoroute vers l'Allemagne, puis par le contournement Est de Bâle. Anticipant l'arrêt de l'exploitation ferroviaire, le Canton lance un concours d'urbanisme en 2001 sur ce terrain ingrat pour y construire un nouveau quartier mixte (lauréat: Ernst Niklaus Faush avec Raymond Vogel paysagiste). Le projet prévoit un grand parc au centre, mémoire du faisceau des voies ferrées, protégé des nuisances routières par des bâtiments en bordure qui font écran phonique et visuel.

Une première phase à l'Ouest est confiée à des caisses de pension qui produisent un bâti plutôt générique de grandes barres peu élevées. La seconde phase, *Erlenmatt Ost*, prend un parti différent. La fondation Habitat acquiert trois îlots qu'elle va donner en droits de superficie à d'autres fondations ou coopératives pour qu'elles y développent du logement abordable, sans spéculation possible. Ces investisseurs ne paient pas cher pour les droits de construire mais ne peuvent pas générer de plus-value, ils doivent louer à prix coûtant.

La fondation organise un nouveau concours (Atelier 5 lauréat) qui remet en cause le plan de quartier du Canton: le projet fractionne, ouvre, crée un continuum de différentes cours reliées au parc central, lieux de rencontre accessibles à tous et conçus pour que les habitants se les approprient et les gèrent selon une Charte d'occupation des espaces extérieurs.

Au sein du grand parc central s'insèrent des secteurs plus naturels comme autant de lieux de découverte pour les habitants.



FONDATION HABITAT

Créée en 1996 avec l'objectif d'offrir des logements abordables à ceux qui ont peu de ressources, la fondation Habitat est privée à but non lucratif, financée par Beatrice Oeri, héritière de la famille Roche (laboratoires pharmaceutiques). Elle gère aujourd'hui 520 unités résidentielles et 110 locaux commerciaux à Bâle, dans 22 propriétés et développe de grands projets urbains comme Erlenmatt Ost ou Lysbüchel Süd, en construction neuve ou rénovation.

Face au Silo (hôtel et café) se développent des cours jardins dont l'organisation et la gestion sont laissées à l'initiative des habitants.



© CLÉMENT BRIANDET



© GAËTAN HAIST



© CLÉMENT BRIANDET



© GAËTAN HAIST

Les habitants des coopératives s'approprient aussi bien les toits que les coursives et les cours jardins.

Le quartier est sans voitures, avec un nombre de places de stationnement volontairement réduit dans le vaste parking souterrain situé sous le plus grand îlot : une pour 10 logements.

Le ratio vélo est quant à lui de 1 par chambre et le stationnement s'effectue à 40% dans les cours, 30% dans les halls et 30% dans les appartements.

«On construit pour les gens, surtout ceux qui ont besoin de logements à prix bas: les nouveaux arrivants, les Suisses qui n'ont pas beaucoup de revenus, les grandes familles. Ce qui nous intéresse, ce sont les espaces collectifs: les cours partagées, les locaux communs, il y a toujours des possibilités de se rencontrer dans nos projets. Donner des droits de superficie à différents investisseurs permet un meilleur mélange entre des gens très différents».

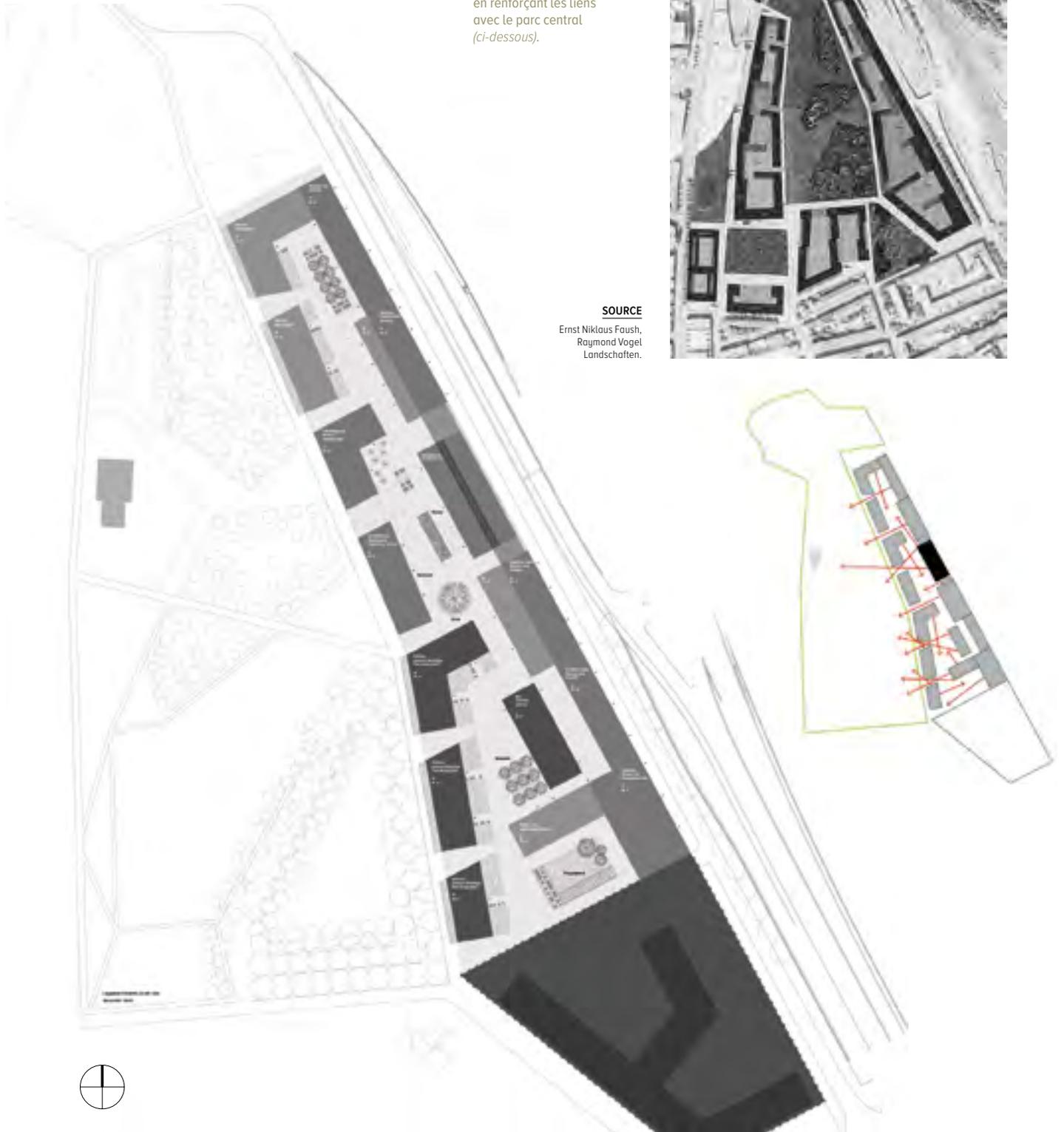
— KLAUS HUBMANN, fondation Habitat

Au plan initial proposant des îlots relativement hermétiques (*ci-contre*) s'est substitué un plan plus ouvert valorisant l'individualisation de petites cours tout en renforçant les liens avec le parc central (*ci-dessous*).



SOURCE

Ernst Niklaus Faush,
Raymond Vogel
Landschaften.



SOURCE
Atelier 5