

Comment mieux s'adapter au changement climatique en ville

Autor(en): **Lavadinho, Sonia / Merle-Bertin, Marie-Laure / Lensel, Bernard**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2023)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1041610>

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.

Comment mieux s'adapter au changement climatique en ville

SONIA LAVADINHO

Antropologue et géographe

MARIE-LAURE MERLE-BERTIN

Urbaniste des territoires

BERNARD LENSEL

Urbaniste des territoires

Les RFCH, pour « rencontres franco-suisse des urbanistes » se sont déroulées sans interruption depuis 2003 : la première de ces rencontres a eu lieu à Evian et, très rapidement, nous avons alterné chaque année entre Suisse et France. Les thématiques ont été très variées et souvent liées au contexte frontalier. Récemment, celles-ci ont une portée plus générale que transfrontalière, avec la marche en ville en 2021 à Neuchâtel et l'adaptation au changement climatique cette année à Chambéry! [1]

Des espaces arborés et conviviaux

La stratégie de végétalisation de nos villes doit non seulement servir de cadre privilégié pour faire éclore la « Ville Relationnelle » en octroyant davantage de place au séjour, au jeu, à la détente et aux sociabilités, mais aussi apporter une réponse plus systématique et plus ambitieuse à la question du confort climatique. Notamment en faisant appel à une double logique qui incorpore à la fois le renforcement de la canopée avec des arbres de grand port, mais aussi la plantation de strates plus basses, du moment qu'elles amènent de la fraîcheur et que les écosystèmes ainsi générés deviennent plus appropriables par la population. Les publics plus fragiles sont particulièrement visés, qui souffrent le plus en cas de canicule – les femmes enceintes, les petits enfants, les seniors, et ont besoin de confort climatique, de jour comme de nuit. [ILL.2]

Il s'agit donc de sortir des logiques actuelles encore trop peu ambitieuses, qui restent ancrées autour de politiques de végétalisation anciennes ne visant qu'à assurer une certaine continuité d'arbres d'alignement ou offrir occasionnellement de petits îlots plantés. Il s'agit d'embrasser une vision beaucoup plus ambitieuse de désasphaltage et de reconquête de la pleine terre, une véritable logique qui renoue avec des sols vivants partout où cela est possible.

[1] www.urbanisme.fr/bruits-de-ville/comment-mieux-sadapter-au-changement-climatique-en-ville/19-septembre-2022

Des trames vertes et bleues ...

Le principe de valorisation des trames vertes et bleues en vigueur depuis quelques décennies est aujourd'hui appliqué dans des espaces urbains de plus en plus vastes, en tentant de relier les différentes échelles.

La reconquête des berges des fleuves, parfois aussi des zones humides, a redonné à nouveau un rôle de premier plan à l'eau dans la ville. Certains projets, à l'instar de la Drize à Genève, vont jusqu'à la renaturation ou au débitumage pour remettre l'eau à la surface, en la faisant réapparaître là où l'urbanisme des années 60 à 70 l'a subtilisée au regard.

La trame bleue est particulièrement efficace pour rafraîchir la ville. La perméabilité retrouvée des sols permet de mieux drainer la ville devenue aujourd'hui trop minérale et donc sujette à des îlots de chaleur exponentiels. Dès le XIII^{ème} siècle, la ville de Grenade, située au pied de la Sierra Nevada, avait su aménager un jeu de fontaines, de bassins et de rivières ombragés ; l'adaptation au climat était déjà bien présente. Un renouveau de la trame bleue répond maintenant à la nécessaire adaptation au changement climatique à des latitudes plus septentrionales : si des villes comme Amiens, Bruges ou Douai ont su garder une relation forte avec l'eau dans la ville, Lille a prévu de transformer l'essai avec l'opération de l'Avenue du Peuple Belge qui reprend tout un quartier et en propose la remise en eau progressive de la Basse-Deûle, avec quatre scénarios progressifs.

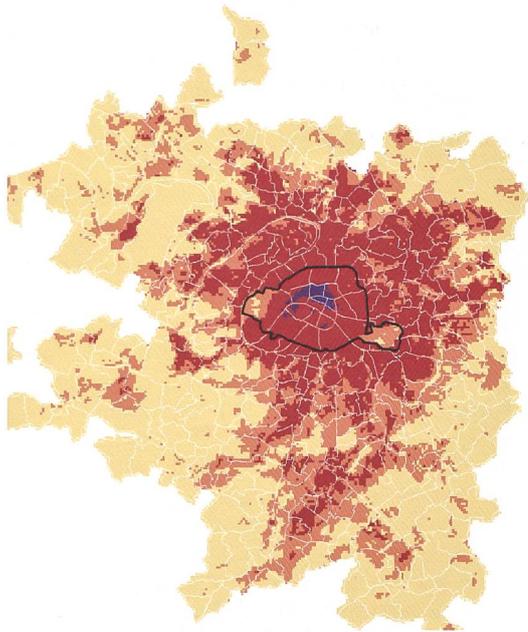
Chambéry part dans la même direction, avec son projet de remise à l'air libre de la Leysse dans le centre-ville, en lieu et place d'un parc de stationnement (avenue des Ducs) largement compensé par des opérations voisines (parking Ravet, notamment). Ce projet est en cours d'élaboration et fait actuellement l'objet de débats. Le but est bien de lutter contre les îlots de chaleur, y compris dans le centre-ville historique, souvent l'un des secteurs les plus exposés du fait de sa relative minéralité. [ILL.1]

[ILL.1] Cours de la Leysse au Centre de Chambéry (Source: Bernard Lensel, août 2022)

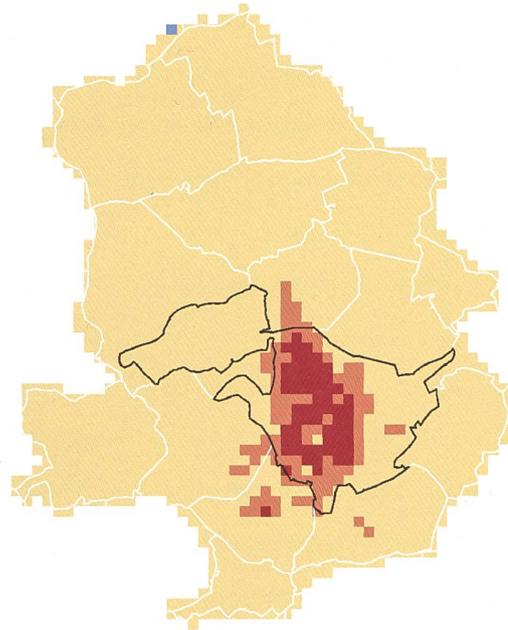


[ILL.1]

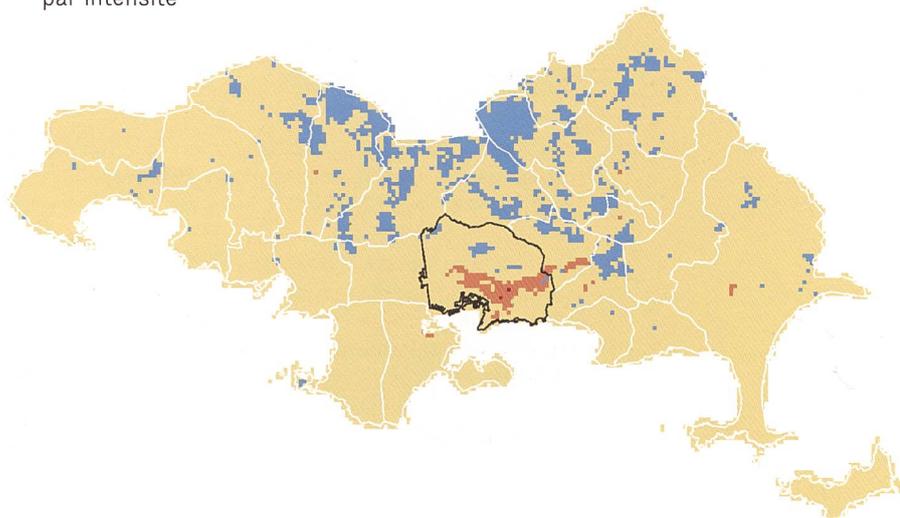
L'îlot de chaleur à Paris
par intensité



L'îlot de chaleur à Belfort
par intensité



L'îlot de chaleur à Toulon
par intensité



[ILL.2] La taille de l'agglomération et son aménagement ont un effet important sur les îlots de chaleur (Source: MAPUCE, Août 2021)

- Ilot de fraîcheur
- Négligeable
- Non négligeable
- Fort
- Très fort

... aux Ruisseaux de fraîcheur

Au-delà de ces trames vertes et bleues classiques, dont la portée spatiale reste limitée du fait de leur relative rareté, Sonia Lavadinho propose un nouveau levier infrastructurel qui permet d'apporter de la fraîcheur de façon beaucoup plus massive en ville, à travers le concept de « Ruisseaux de fraîcheur ». L'action vise à transformer toute une série de trames grises composant nos voiries aujourd'hui (pénétrantes, rocade, voies interquartiers) en nouvelles trames fraîches qui apportent une vraie fraîcheur à nos déplacements à l'échelle des bassins de vie pratiqués au quotidien par les populations. Ces trames grises, qui pourront officier comme nouveaux superconnecteurs verts, auront pour fonction de relier les quartiers entre eux, les premières et les deuxième

couroannes entre elles. Leur longueur pouvant varier de 1 à 5 km, elles sont ainsi adaptées à la pratique quotidienne de la marche, du vélo et des micromobilités. Surtout, elles ont le potentiel d'être partiellement débitumées afin d'en faire de véritables corridors de santé et biodiversité, promouvant tant l'activité physique que la convivialité chez les humains, et permettant surtout de nouvelles cohabitations avec le vivant en ville [2]. Au paradigme de la vitesse succède ainsi celui de la texture du trajet et du temps pleinement bien vécu : un temps employé à entrer en relation avec soi-même par le biais de son corps en mouvement, entrer en relation avec cette nature de proximité qui se déploie sous nos pas, et entrer en relation avec les autres. Les « Ruisseaux de fraîcheur » vont ainsi bien au-delà de la logique trop timorée et trop éparse des

simples îlots de fraîcheur. Ils visent à reconquérir des mailles stratégiques au sein du réseau viaire pour permettre réellement aux humains de continuer à se déplacer confortablement en ville dans un futur proche.

Une nécessaire sobriété foncière différenciée

La lutte contre l'étalement urbain et l'imperméabilisation des sols est devenue une nécessité pour s'adapter au changement climatique, mais la loi Climat et Résilience ne peut s'appliquer indistinctement à tous les territoires de France.

[2] https://www.millénaire3.com/content/download/10342/fichier_associe/LeVivantenVille_Nouvelles_Emergences.pdf

Ainsi, la part des surfaces artificialisées est de 21.5% en Île de France et de seulement 7.2% en Bourgogne Franche-Comté. La faible consommation foncière dans les deux régions résulte de causes radicalement différentes: une surdensité dans le premier cas, un dynamisme de développement relativement faible dans le deuxième.

De plus, l'application des critères du «Zéro Artificialisation Nette» ne peut ignorer les différences entre les communes d'une même agglomération. Prenons le cas du Grand Besançon, où la ville-centre comporte 121'000 habitants et la commune suivante par ordre démographique, Saint Vit, qui ne comporte que 4900 habitants. Il est évident que les problématiques de densité et d'intensité urbaines, de capacité de renouvellement urbain, ne peuvent pas être les mêmes. Une mise en tension artificielle est ainsi créée par la loi entre des territoires qui ne sont pas là pour cela, entre la vieille ville impériale des Habsbourg et des bourgs ruraux qui ont leur propre logique en terme de peuplement et de services.

Si la sobriété foncière est un impératif, elle doit s'apprécier au regard des caractéristiques, dynamiques et spécificités locales.

Par ailleurs la préservation des sols naturels et agricoles doit faire partie intégrante du projet de développement, en complémentarité de la recherche de sobriété foncière urbaine. L'acceptation du ZAN doit s'inscrire dans le temps long de l'aménagement.

Un nouveau paradigme relationnel pour les espaces publics

Mieux adapter nos villes au changement climatique exigera des efforts conséquents des citoyens quant à leurs pratiques quotidiennes et demande une forte acceptabilité. De notre point de vue, cette résilience ne sera un objectif partagé par tous que lorsqu'elle saura trouver le bon niveau de discours. Ce discours s'appuiera sur deux leviers d'action concrets: la transformation de nos espaces publics fonctionnels en sols fertiles afin que la nature y retrouve sa pleine place et sur la refonte de la fonction mobilière de ces espaces, qui sera très largement remplacée par la fonction relationnelle.

Alors que faut-il pour créer cette ville plus résiliente face au changement climatique? Au-delà de toutes les questions techniques à résoudre, c'est surtout la question de quel récit l'on veut pour cette ville: le récit proposé avec la «Ville Relationnelle» permet d'orienter les actions de transformation de nos espaces publics et bâtis de façon très claire; il s'agit de renforcer le tryptique relationnel: la qualité de la relation à soi-même – son corps autant que son esprit, la relation aux autres, la relation au vivant et à la nature en ville. Ces trois dimensions du bien-être citoyen sont à mettre au front des politiques publiques qui régissent l'aménagement urbain afin de garantir une ville plus saine, plus vivable et surtout plus vivante: en un mot, plus durable.



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt



Projektleiter/in Verkehrsplanung (bei Interesse mit Fokus auf Veloprojekte)

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich vollzieht einen Paradigmenwechsel in der Strassenraumplanung. Der Fokus liegt zukünftig bei einer «siedlungsorientierten» Planung. Es gilt ortsspezifische Lösungen für alle Anspruchsgruppen zu finden. Dabei sind neue Themen wie Hitzeminderung im Strassenraum zu integrieren.

Grosses Gewicht kommt auch dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Speziell für diese Aufgabe wurden zusätzliche Stellen beim Tiefbauamt geschaffen.

Die vielfältigen Bedürfnisse stehen wegen beschränkten Platzverhältnissen oft im Konflikt zueinander. Für zukunftsgerichtete Lösungen braucht es daher Kreativität, Dialog und Verhandlungsgeschick. Für diese anspruchsvolle Aufgabe suchen wir mehrere erfahrene Verkehrsplaner/-innen als Projektleiter/-innen

Ihre Aufgaben

- Leiten von bedeutenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Radweg- sowie anderweitigen Verkehrsstudien in der Planungsphase (SIA-Phase 2, Vorstudie)
- Bei Interesse können Sie den Fokus auf die Planung von wichtigen und grossen Radwegstudien legen und bringen Ihr Fachwissen bei Velothemen ein
- Sie stehen in engem Kontakt mit den betroffenen Gemeinden/Städten sowie den beteiligten Fachstellen und pflegen einen proaktiven Austausch
- Sie bearbeiten zudem übergeordnete verkehrsplannerische Aufgabenstellungen.

Ihr Profil

- Abgeschlossenes Studium in Verkehrsplanung, Raumplanung oder Geografie oder gleichwertige Ausbildung
- Sie haben mehrjährige Berufserfahrung in der Leitung von interdisziplinären Verkehrsprojekten und bringen fundiertes Wissen in der Verkehrsplanung mit
- Sie haben Freude am Dialog mit unterschiedlichsten Anspruchsgruppen wie Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Bei uns können Sie etwas bewegen und prägen mit Ihren Projekten das Gesicht des Kantons Zürich mit. Wir bieten Ihnen, wenige Minuten vom Hauptbahnhof entfernt, ein spannendes und dynamisches Umfeld in einem motivierten Team. Bei uns ist mobiles Arbeiten möglich.



Raffael Noesberger ist Leiter der neu geschaffenen Sektion «Projektentwicklung» und vielleicht Ihr künftiger Chef. Er ist für Ihre konkreten Fragen da: 079 483 71 96. Wir freuen uns auf Ihre Online-Bewerbung unter www.zh.ch/jobs. Ihr neues Umfeld: www.zh.ch/tba.

projektieren - bauen - erhalten