

## Groupe 1 : CHERIEF, CREUSOT, COLNAT, BALDI, DENG

### Compte-rendu voyage 27 mars :

Cette sortie de vendredi nous a permis d'apprécier, de confronter et de prendre exemple sur deux quartiers, aux plans totalement différents, Scharnhausen Park (près de Stuttgart) et les casernes françaises à Tübingen, qui recèlent pourtant d'importants points communs.

Le premier point commun que l'on a pu relever est cette volonté de créer de la mixité et de la densité. En associant différents types d'habitats (maison individuelle, foyer de personnes âgées, logements étudiants, appartement F2, F3,...) ainsi que des commerces et des équipements en rez-de-chaussée, ces quartiers créent une pluralité fonctionnelle (et ainsi une certaine mixité sociale), sorte de ville de proximité, avec un nouveau pôle de centralité et des axes de développement.

A Tübingen, cette mixité est d'autant plus flagrante que les opérations de construction ont eu lieu dans un cadre organisationnel tout à fait particulier qu'est l'autopromotion. De ce fait, immeubles et maisons individuelles se partagent un même îlot, avec, à chaque rez-de-chaussée, du commerce ou de l'artisanat (dispositif à respecter suivant le plan d'aménagement d'ensemble), et un cœur d'îlot privé (morcelé suivant les parcelles) qui est aménagé de manière globale et unitaire par la volonté et les besoins réunis de tous les propriétaires de l'îlot. Il est clair que ce quartier fait exemple quant à la gestion sociale des constructions et de la vie de quartier, mais pose la nécessaire condition de la bonne entente de tous les résidents au sein d'associations de quartier fortes et unitaires. En d'autres termes, la question de la bonne entente se pose et se posera certainement au moment des changements de propriétaires (la gestion de l'espace privé partagé dans le temps)



*Quartier  
français*



*Tübingen*



A Scharnhausen Park, on retrouve cette organisation au centre du quartier (commerces en rez-de-chaussée et logements collectifs aux étages supérieurs). Mais, l'idée même du plan d'ensemble est alors une certaine sectorisation des activités. Les maisons individuelles sont réunies au sein de petits « quartiers », situés non loin du centre, les immeubles collectifs se trouvent dans une autre partie du quartier par exemple. On peut regretter cette réelle séparation des fonctions que l'on ressent d'autant plus lorsqu'il s'agit de passer à pied de l'un à l'autre, par la distance à parcourir et l'existence de barrières (construites ou non). Toutefois, le rapport au grand paysage est dans ce quartier intéressant par le jeu des limites, mais également par l'introduction d'un élément fort qui est cette trame verte étagée qui s'insinue et donne à voir la plus grande dimension du cadre bâti débouchant sur le paysage naturel agricole.



*Scharnhausen Park*

Chacun de ces deux quartiers a pris pour parti de conserver et de réutiliser les casernes existantes, afin de créer des typologies d'habitat différentes. Cette situation est surtout visible à Tübingen où l'existant (réapproprié et réaménagé) donne déjà un contexte historique à ce jeune quartier et lui permet peut-être plus facilement de se forger une âme. D'anciennes fermes à Scharnhausen Park sont devenues des lieux d'exception, pôle d'attraction et noyau historique de ce quartier.

Une très grande attention a été portée, dans ces deux lieux à la place de la voiture, son utilisation, son emprise, ses limites. A Scharnhausen Park, les voies sont très fortement hiérarchisées : la grande rue passante, les ruelles de desserte, qui ne sont accessibles en voiture uniquement en sens unique et à stationnement limité dans le temps. Puis, les rues sur lesquelles donnent les maisons deviennent des ruelles qui se pratiquent exclusivement à pied ou à vélo. De même, le stationnement se fait rare en surface : il apparaît dans des secteurs bien définis, en bordure de zone d'habitat, et le silo et le souterrain sont privilégiés.



*Scharnhausen Park*

De manière différente, à Tübingen, la voirie est partagée pour tous les usagers (piétons, vélos, voitures, ...). La voiture n'a alors plus la place prépondérante qu'elle a sur les voies principales et stratégiques. On se rend compte que ce système fonctionne parfaitement à partir du moment où ces secteurs sont très bien desservis soit par le tram-train à Scharnhausen Park, soit par les bus qui vont jusqu'à l'intérieur des quartiers (cf. le quartier français à Tübingen), mais aussi à partir du moment où les îlots sont munis d'espaces pour entreposer les vélos, comme c'est le cas dans le quartier Loretto.



*Quartier français Tübingen*

Le temps pluvieux de vendredi nous a permis de nous rendre compte qu'un important travail sur la récupération des eaux pluviales avait été fait à Scharnhausen Park. Les places de stationnement sont, la plupart du temps, non imperméabilisées. Les eaux pluviales des toitures, des jardins, parcs de jeux et lieux de stationnement sont récupérées par l'intermédiaire de rigoles, traitées plus ou moins architecturalement selon les endroits, pour être infiltrées localement par l'intermédiaire de bassins de rétention (traitées en noues paysagères) en cas de très fortes et brutales chutes de pluies.

*Scharnhausen Park*



Le quartier de Scharnhausen Park a fait un travail important sur la notion de limite urbain-campagne : la construction s'y fait dense avec un habitat collectif afin de faire profiter à un maximum de personnes cette idée de rapport visuel direct à la campagne. Enfin, cette limite est traitée avec une « bande verte » de presque trente mètres de large, recevant des équipements à l'intention des enfants, des aires de repos, sorte de transition visuelle traitée avec des pôles de loisirs. De manière très subtil, le lien avec l'ancien bourg en contrebas est traité par une allée plantée qui s'enfile à travers champs.

