



éditorial

European 9

Écologie des lieux urbains

Dans le langage des ministères et des institutions européennes, il s'agissait pour les candidats à European 9 de faire des propositions articulant "espaces publics" et "développement durable" à l'échelle "urbano-architecturale". Voici deux expressions dorénavant banales, que l'on trouve dans la plupart des discours officiels, sous la plume des experts en aménagement, dans les recommandations administratives et les intentions des praticiens. Cette incroyable et rapide généralisation de deux notions qui n'ont ni la même histoire, ni les mêmes objets, dans un milieu professionnel d'habitude rétif aux nouveautés paraît surprenante. Longtemps, en effet, les divers "responsables" de l'urbanisme et des travaux publics (du simple habitant-constructeur aux pouvoirs publics en passant par le maire, le promoteur, le bailleur, etc.) se sont davantage souciés d'accroître les kilomètres d'autoroutes, de bétonner les rivages, de ne pas entraver le mitage, l'étalement urbain, l'édification d'ensembles résidentiels énergivores et mal desservis par des transports publics eux-mêmes peu efficaces, de multiplier les centres commerciaux aux parkings saturés d'automobiles, de laisser des usines polluantes à proximité d'habitations, que de dialoguer avec la nature, de rechercher des procédés constructifs économes en énergie ou encore de privilégier des matériaux écologiques, des unités d'habitation plus compactes, un véritable urbanisme de la maison individuelle, bref ils ont favorisé des pratiques et procédures contraires à toute éthique environnementale. Il est vrai que *l'air du temps* était à l'efficacité, à la modernisation, à l'urbanisation. On aménageait avant de ménager. La croissance était telle que l'on pouvait dépenser sans compter.



Marianne Feraille

De plus, la “nature” semblait inépuisable et dispensait ses bienfaits sans parcimonie. Que “le développement durable” – expression à utiliser avec précaution, au mieux c’est un pléonasme, car un développement exprime un processus, au pire c’est un danger, car c’est l’inverse qu’il convient de favoriser, développer le “durable”, encore faut-il le définir ! /1 – oriente la politique de l’État et tourmente les citoyens, on ne peut que s’en réjouir, malgré les insuffisances du Grenelle de l’environnement.

Soutenons cette préoccupation pour un *sustainable development* ! Exposons les réalisations, quelle que soit leur taille : la réhabilitation d’un immeuble, la reconversion d’un site industriel, la construction d’une maison individuelle, l’aménagement d’un bord de fleuve, un écoquartier, une ville tout entière ! Diffusons les plans, organisons des visites de chantiers, provoquons des débats publics, confrontons les points de vue des praticiens. Certes, une expérience isolée paraît dérisoire face à l’urbanisation de la Chine ou de l’Inde, qui s’effectue sans cette dimension environnementale, mais l’exemplarité est contagieuse, et ce n’est pas parce que les autres déséquilibrent durablement les écosystèmes qu’il faut les suivre sur ce chemin périlleux. Au contraire, de l’écogeste à la politique volontariste en matière d’écologie, nous devons nous mobiliser. Autant dire que le sujet d’Europan 9 est décisif.

Attardons-nous quelques instants sur chacune de ses composantes. D’abord, les “espaces publics”. Sont-ce le réseau viaire, des territoires partagés, des parcs et jardins ? L’adjectif “public” n’est pas aisé à comprendre, car il concerne non seulement le statut juridique de la propriété (privé, public, collectif, en commun, etc.) mais aussi ses usages. Ainsi, depuis quelques années, a-t-on vu des emplacements privés accueillir du public, des endroits en copropriété tolérer la présence d’habitants extérieurs, des cours, des passages, des plages, des sentiers de randonnée, des forêts être fréquentés par des citadins, au point où l’expression “espaces publics” s’est considérablement ouverte et a perdu de sa pertinence. D’autant que, simultanément, des “enclaves résidentielles sécurisées” fermaient leur voirie. Peut-être devons-nous suggérer de nouvelles appellations, comme “lieux publics”, “lieux urbains”, “communs”, “espaces libres” et ne garder “espaces publics” que pour désigner le réseau viaire, les parvis et places, etc. ? /2.

Maintenant, la “durabilité”. Le rapport Brundtland, en 1987, appelle à un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Ce mode de développement se présente comme économe, respectueux de l’environnement et en harmonie avec les équilibres précaires des innombrables écosystèmes qui constituent dans leurs interrelations la “nature”. Celle-ci comprend à la fois les humains, le monde vivant, mais aussi la Terre et le Système solaire. Au-delà de la polémique sur le “mode de développement”, c’est-à-dire le système économique dominant qui repose encore largement sur la consommation de masse, il est indispensable de considérer la “durabilité” comme une véritable révolution, et dans les têtes et dans les manières de vivre. Nous ne sommes qu’au commencement de ce long cheminement que l’Humanité entreprend pour ne pas disparaître sous l’effet de ses propres agissements inconsidérés et mal contrôlés. Les tensions seront violentes – il y a tant d’intérêts contradictoires en présence –, l’urbanisation, entendue comme forme civilisationnelle, peut contribuer à les pacifier tout en expérimentant de nouvelles façons de bâtir, de se déplacer, de travailler, d’administrer les territoires qui progressivement, à leur tour, transformeront le système productif et ses actuelles finalités. L’écologie s’apparente à une utopie. La majorité des propositions des équipes d’Europan 9 visaient justement à édifier un *ailleurs* présent, sans hypothéquer l’avenir. | Th. P.

1/

Cf. Thierry Paquot, *Petit Manifeste pour une écologie existentielle*, Bourin éditeur, 2007.

2/

Cf., parmi une littérature abondante, *Les Temps de l’espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, sous la direction de Yona Jébrak et Barbara Julien, éditions Multimondes, Montréal, 2008.

Merci à Anne Vigne et Danièle Valabregue, d’Europan, pour la conception et la réalisation de ce dossier.

Source documentaire : Europan

Présentation des sites

BORDEAUX

Cracovie-Latule

Population : 219 000 hab.

Site d'étude : 34 ha

Site de projet : 7,4 ha

Bordeaux veut reconquérir et structurer les territoires nord proches du fleuve, entre rocade et boulevards. Le site est à la charnière entre la ville ancienne, ceinturée par les boulevards, et le quartier du Lac, datant des années 1970. Il s'agit de transformer ces friches portuaires en un espace public, assorti d'un programme culturel et de logements, et d'offrir une nouvelle centralité, renforcée par une meilleure accessibilité. Le site d'étude comprend, au nord, une zone principalement résidentielle où domine la cité des Aubiers, patrimoine à conserver, et, au sud, des activités tertiaires, industrielles ou de grande distribution. Le site de projet, au sud de la cité des Aubiers, est constitué d'un "glacis" et d'une friche ferroviaire s'étirant entre deux nœuds d'échanges majeurs de l'agglomération. Des liaisons assurant le maillage local nord-sud et est-ouest du site sont souhaitées, dont le futur TCSP. Sont envisagés également la construction de 300 à 500 logements collectifs, un espace culturel et des espaces polyvalents.



CLERMONT-FERRAND

L'hôtel-Dieu

Population : 141 000 hab.

Site d'étude : 27 ha

Site de projet : 8,9 ha

Au sud du centre historique de Clermont-Ferrand, le complexe hospitalier de l'hôtel-Dieu sera bientôt désaffecté : son transfert est prévu en 2009 sur le site du nouvel hôpital Estaing. Situé sur le site d'étude, fortement marqué par la topographie, il profite de sa position en "belvédère" sur la chaîne des Puys. Avec ses 5 ha à moins de 500 m de la place de Jaude, ce secteur constitue aujourd'hui la seule réelle opportunité foncière de Clermont-Ferrand. La ville souhaite y développer une nouvelle centralité et envisage un programme mixte de 38 000 m² de logements et de 55 000 m² de bureaux, ainsi que la création d'un équipement culturel structurant sur 7 000 m², le tout maillé par des circulations douces. La rue Ballainvilliers et son prolongement par l'avenue Vercingétorix formeront une "rambla" ou "allée des arts" jalonnée d'équipements culturels, éducatifs et scientifiques, reliant le "quartier latin" à l'hypercentre.



LE HAVRE

Sud Marceau

Population : 193 000 hab.

Site d'étude : 22 ha

Site de projet : 9 ha

Le Havre veut renforcer sa cohésion avec son port, dont le centre de gravité s'est progressivement enfoncé dans l'estuaire de la Seine. Dans ce contexte, la Ville – dont le centre reconstruit par Auguste Perret est classé au patrimoine mondial de l'Unesco – entreprend la requalification des quartiers sud. Le site de projet est bordé par les bassins Fluvial et Vétillard, marquant la limite actuelle entre l'urbain et le portuaire, et traversé du nord au sud par la rue Marceau, l'un des principaux accès au port. De part et d'autre se trouvent des bâtiments d'activités : à l'est, les abords des quais destinés à un usage portuaire ; à l'ouest, le long du quai de la Seine, le parc urbain fluvial. Certains bâtiments, pour leur qualité patrimoniale et architecturale, seront préservés en totalité ou en partie. Le secteur remodelé devra accueillir 400 logements et deux à trois unités de 3 000 m² d'activités et de bureaux. On attend un projet urbain aéré, préservant une ligne de vue vers les bassins et développant des espaces publics.



MULHOUSE**Cité Sellier****Population : 110 000 hab.****Site d'étude : 20 ha****Site de projet : 6,1 ha**

À Mulhouse, l'installation récente du tramway sert de point d'ancrage au renouveau de nombreux morceaux de ville. Dans ce cadre, il s'agit de définir le renouvellement de la cité Sellier. Le projet interroge sur la capacité à redonner une identité à un site de logement social. Anciennement aux marges de la ville, le quartier s'inscrit désormais dans le premier cercle urbain autour du centre historique et, en permettant des cheminements transversaux, contribue à assurer la jonction entre les pôles du Nouveau Bassin et du quartier Vauban-Neppert. Cette nouvelle dynamique urbaine lui offre une place en ville. La cité, propriété de l'OPAC Mulhouse Habitat, occupe une grande partie des 6 ha du site de projet. Outre l'habitat en immeubles collectifs, habitat individuel dense et habitat intermédiaire y seront développés. À long terme, une démolition-reconstruction à 100 % est attendue. À court terme, l'utilisation des dents creuses permettra la construction de logements pour reloger les familles.

**REIMS****Chaussée Saint-Martin****Population : 187 000 hab.****Site d'étude : 19,4 ha****Site de projet : 6,8 ha**

À Reims, le site d'étude appartient au quartier Sainte-Anne, faubourg du XIX^e siècle sur la rive gauche de la Vesle opposée au centre-ville, et longe le canal de la Marne à l'Aisne. À la charnière entre le centre-ville et les grands ensembles périphériques, le site est coupé de la ville historique par l'autoroute A4 et le canal. Il s'agit de réfléchir à un principe de greffe urbaine. L'enjeu consiste à aménager ce tronçon prochainement déclassé de l'autoroute en boulevard urbain. Le site de projet est situé de part et d'autre de cette grande infrastructure, sur des zones peu bâties qui accueillent quelques petits ensembles de HLM ou des opérations privées, des jardins maraîchers et d'anciennes zones industrielles dont de nombreux bâtiments ont disparu ou ont été transformés en équipements sportifs. Sur ce foncier, valorisé par le déclassement de l'autoroute, il faut concevoir un programme de 350 à 400 logements pouvant accueillir des locaux associatifs liés aux loisirs et/ou des ateliers d'artistes, ainsi qu'un traitement qualitatif des abords du futur boulevard urbain.

**SAINT-CHAMOND/SAINT-ÉTIENNE****Métropole****Anciennes aciéries****Population : 35 000 hab.****Site d'étude : 28,3 ha****Site de projet : 6,8 ha**

À Saint-Chamond, dans l'agglomération de Saint-Étienne, le site des "anciennes aciéries", aujourd'hui friche industrielle à reconverter, se trouve à proximité du centre-ville mais reste totalement fermé à celui-ci. Dans un ensemble d'une trentaine d'hectares, le site de projet pose la question de l'articulation entre les "Anciennes aciéries" et le centre-ville, au nord du site d'étude. Il s'agit de la halle 01, située à l'extrême nord des "Anciennes aciéries", et du tissu urbain hétéroclite au nord de la rue de Saint-Étienne. Sa reconversion passe par son intégration au système urbain de la ville pour qu'il devienne un quartier à part entière, structuré autour d'un "axe vert" nord-sud reliant le centre-ville au quartier du Creux et au parc naturel régional du Pilat. Les éléments patrimoniaux sont à valoriser, tels les murs de soutènement à l'ouest, un ensemble d'habitat ouvrier ou encore la halle 01, destinée à l'installation d'équipements et d'activités tertiaires, et autour de laquelle seront créés de nouveaux espaces publics.



TABLE RONDE

Espaces publics “durables” ?

La session d'European 9 abordait un sujet difficile, celui des espaces publics à l'heure de l'impératif environnemental. Qu'il s'agisse d'équipements pérennes ou d'interventions plus éphémères, le but recherché est le même, contribuer à une écologie de la ville. Rencontre avec certains membres du jury, **Philippe Madec** et **Frédéric Bonnet**, architectes, et **Guy Bernfeld**, directeur général adjoint chargé des grands projets du Groupe SNI (filiale Caisse des dépôts) en compagnie d'**Anne Vigne**, secrétaire générale d'European France.

Ph. M. : Ce sujet d'European était enthousiasmant. Il est crucial, et cette question se pose de manière urgente à la nouvelle génération d'architectes. Si la ville durable ne parvient pas à régler les enjeux de l'espace public, c'est-à-dire ceux de l'en-commun, alors elle ne répondra pas du tout à nos attentes. Il ne sert à rien de concevoir une tour puis de la couvrir de végétal pour faire croire que l'on fait du durable, pas plus que de faire une maison dite “écologique” si elle est solitaire, isolée. De ce point de vue, un souci des experts de cette session a été de distinguer ce qui était durable de ce qui ne l'était pas. Et si la conception d'un espace public éco-responsable est liée à la notion de déplacement, il ne s'agit pas seulement de mobilité. La ville durable est une ville de la proximité et en conséquence de l'immobilité. Quels sont les usages de cette moindre mobilité partagée ?

Th. P. : Lorsque l'on évoque la “ville durable”, pour s'afficher “urbanistiquement correct”, on mentionne deux mots magiques, “densité” et “compacité”. Est-ce suffisant pour concevoir un écoquartier “idéal” comprenant des espaces publics de qualité ?

Ph. M. : Densité, mixité, déplacements doux, traitement des eaux en surface, etc., constituent un “package”, une petite trousse à outils de départ. Mais des projets comme ceux de Saint-Chamond et de Bordeaux démontrent à quel point la densité bâtie redonne de la valeur au vide. Vraiment. Et ainsi confèrent de la densité au vide en termes d'usages. Près du lac de Bordeaux, le site est une large étendue urbanisée horizontale, avec des projets de ZAC, une ancienne voie ferrée, un tram, une cité imposante d'habitations au plan géométrique, presque méga-structurale, et un grand secteur pour concevoir le projet. Le projet retenu à l'unanimité s'appelle “Field”. C'est un grand vide qui, par sa seule étendue, parle du territoire, fabrique un espace public à l'échelle de la métropole, rend hommage à la cité juste à son abord et, en fin de compte, organise tout ce qui peut faire densité aen-

tour. Ce grand vide n'est pas une simple pelouse, il est chargé d'utilisations, supports à densités sociales, utiles frottements. À Clermont, pour accroître la densité résidentielle, une équipe suggère de superposer de nouveaux immeubles à d'anciens ; les positions des Modernes reviennent là, et en force. Comme s'il fallait toujours construire davantage pour faire de la densité !

A. V. : Dans le projet “Mix cité du Sellier”, à Mulhouse, l'essentiel de la cité est conservé, des bâtiments sont ajoutés dans les “dents creuses” et les espaces publics sont retravaillés. Il s'agit de densifier légèrement, avec une organisation différente, de nouveaux cheminements, de nouvelles liaisons et traversées, tout cela de manière volontairement modeste.

Ph. M. : On observe une attitude récurrente dans les projets de cette session : conserver plutôt que démolir. D'où ce système d'ajouts à l'ancien de petits éléments qui va dans le sens d'un développement durable de la ville.

G. B. : C'est aussi une forme de respect. Car tous les lieux que l'on a examinés dans la ville étaient des lieux secrets, où l'on ne pénétrait pas. Il s'agissait toujours d'enceintes fermées. Qu'il s'agisse d'une cité HLM ou de terrains industriels. Ce ne sont pas des espaces publics, et l'on voit bien que le but est de donner aux habitants un moyen d'investir des lieux dans lesquels, pour la plupart, ils ne sont jamais allés. Des lieux détenteurs d'une mémoire importante. Une mémoire ouvrière, en particulier à Saint-Chamond, puisqu'il s'agissait de la seule industrie de la ville. Et le vide va ainsi recréer de la vie alors que l'on s'attendrait à ce que ce soit le bâti. Pourquoi ? Parce que le pouvoir de réinvestir ces espaces ramènera petit à petit le construit.

Ph. M. : C'est un cas de figure que j'ai connu pour la réhabilitation des casernes de Dinan, où les programmes sont déterminés par les espaces publics. L'espace lui-même les suggère.



G. B. : Et c'était là le vrai sujet d'European, espaces publics et durabilité. Alors qu'on est resté dans des attitudes et un discours qui ont pu donner d'excellents résultats, mais finalement pas des choses extrêmement novatrices.

A. V. : On constate dans les rendus de cette session une volonté très forte de ne pas démolir, de conserver l'existant. Dans les projets, on en garde la mémoire. Ces territoires, mal vécus à un moment, sont redonnés à la ville, rouverts à la population pour qu'elle puisse les découvrir, y circuler, en profiter, y exercer des activités variées.

Th. P. : Mais il s'agit d'un sujet d'urbanisme davantage que d'architecture ?

F. B. : Certainement. Mais je voudrais aussi préciser autre chose, par rapport à la question du durable qui était posée. Individuellement, les projets ne font pas forcément preuve d'une innovation radicale, ce qui correspond un peu aux paradoxes d'European. European n'est pas une génération spontanée, le concours a une culture, des sujets qui sont anciens et récurrents, alors qu'ils sont traités par des jeunes. Aussi est-ce normal que l'on ne se trouve pas systématiquement dans l'innovation la plus décoiffante. Par contre, je pense que, globalement, on a obtenu une gamme de réponses qui commence à être vraiment originale, avec la prise en compte de la durée, du travail sur le milieu vivant, la question physique du sol, la manière dont il se régénère, une espèce de dynamique dans laquelle la question du vivant est présente ; et aussi avec ce dont parlait Philippe Madec, c'est-à-dire le fait que la réflexion sur la densité, à un moment donné, se fonde sur la question du vide. Dans beaucoup de projets, on constate également une articulation des échelles, à Mulhouse, à Bordeaux, au Havre, avec des logiques emboîtées. Ce que l'on fait à un endroit a un impact stratégique global sur un territoire, c'est manifeste à Bordeaux par exemple. Et il n'est pas si fréquent de pouvoir dire qu'un vide a un sens par rapport à l'agglomération, et qu'il a une valeur dans la durée : en gros, si nous n'avions pas la place des Quinconces, nous serions bien tristes ! On établit une valorisation dans la durée d'un vide structurant une forme territoriale qui n'est pas simplement celle des tracés et d'un urbanisme de liens et d'espaces publics classiques, au sens propre.

À Mulhouse se pose aussi la question de la diversification des usages : en construisant sur l'existant, on amène d'autres populations, d'autres possibilités de vies et d'expériences que l'on n'aurait pas eues en se contentant d'une sorte de nappe homogène ou seulement de réhabiliter le quartier. Un mélange s'opère. À Bordeaux, les populations anciennes et nouvelles partagent des usages extrêmement diversifiés dans ce grand vide, ce qui donne une intensité à la communauté et au rapport entre habitants.

C'est aussi le cas au Havre, où les deux projets choisis ne traitent pas forcément – et définitivement – l'ensemble du plan-masse, mais proposent une série d'interventions ponctuelles, tout en laissant de la marge à l'existant. Il s'agit là d'attitudes qui se démarquent assez radicalement des méthodes antérieures qui soit auraient opté pour la *tabula rasa* en proposant une solution prétendument meilleure que la précédente, avec une nouvelle typologie, soit auraient tenté de résoudre de manière globale la question d'un site.

En gros, la complexité, la proximité, la question du temps et celle de la diversité des usages sont ici vraiment intégrées. Je trouve que l'on est là en plein dans le sujet du durable. C'est une manière détournée et attrayante de répondre à la question de la durabilité et de l'espace public. Et il ne s'agit pas d'une recette, mais plutôt de frottement ou de contre-mesure.

Ph. M. : La relation de l'urbanisme et de l'architecture est débattue depuis longtemps à European. C'est un des aspects passionnants de ce concours. À travers l'histoire, la culture et le savoir produits par European, on peut lire les limites contemporaines de l'architecture et de l'urbanisme. Comme les villes proposaient jusqu'alors d'immenses terrains, les projets étaient d'abord urbanistiques ; peu de candidats partant d'une conception architecturale la développent sur tout un territoire. Le désir manifesté par European de réduire la taille des prochains sites va dans le sens d'un meilleur équilibre entre urbanisme et architecture. Cette session, "Espaces publics et ville durable", était délibérément à visée urbaine. Alors, même si l'architecture est engagée dans les réponses, les projets retenus relèvent surtout de la stratégie urbaine.

G. B. : European est un lieu où cette question du rapport entre l'architecture et l'urbanisme est abordée de front. Pas forcément toujours traitée avec la plus grande pertinence, mais c'est bien le sujet, et ce qui caractérise ce concours si on compare à d'autres. Et il le fait d'une manière ouverte par rapport à la manière traditionnelle que l'on connaît, qui est de raccorder urbanisme et architecture avec un système d'aménagement, de cahier des charges, etc. Il faut reconnaître que toutes les expérimentations qui rendent les relations entre urbanisme et architecture plus évidentes sont pour beaucoup liées à European. Avec une évolution évidente. Au début, à l'époque d'European 3 par exemple, il y avait vraiment une fascination pour la forme architecturale. Puis, petit à petit, une culture s'est établie, qui a suscité des propositions intéressantes, et pas uniquement les solutions habituelles. On voit même désormais de jeunes architectes qui disent explicitement avoir dessiné une architecture parce qu'à un moment donné une figuration doit bien émerger, mais qui précisent que cette architecture n'est pas la solution

définitive, qu'il ne s'agit que d'une suggestion. Cette attitude est vraiment nouvelle. Alors que, pour les équipes d'il y a quelques années, le parti pris urbain était secondaire, ils restaient extrêmement accrochés à la forme architecturale.

Th. P. : Cette évolution résulte-t-elle de l'enseignement ?

F. B. : Il est vrai que, dans les écoles, on est soit du côté de l'urbain, soit du côté de l'architecture, et de façon artificielle. Mais je suis quand même optimiste, une transformation se dessine. Et il y a aussi des effets Erasmus. Les étudiants voyagent et se rendent compte que Budapest n'est pas Paris et que Berlin n'est pas Barcelone. Et la rencontre avec un lieu différent, avec des cultures et des usages urbains très différents, réintroduit de manière détournée la question de la ville dans les études d'architecture. Quand on a séjourné à Berlin pendant une année, on sait que cette ville ne fonctionne pas comme Paris, et qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'architecture, évidemment. Et cela permet également des collaborations, avec des chocs favorables à l'évolution. Les influences croisées entre le Nord et le Sud, par exemple, me semblent à présent déterminantes.

G. B. : C'est là toute la richesse d'European, grâce aux sessions qui se déroulent à travers l'Europe, que de pouvoir constater la diversité des cultures locales urbaines. Et c'est plutôt rassurant. Parce que l'on établit à la fois des transversalités vraiment européennes, voire mondiales, et l'on reste dans une culture urbaine locale avec de véritables enjeux de différenciation.

Th. P. : Pourtant, quand on quitte l'Europe et que l'on regarde à l'échelle planétaire, on s'aperçoit au contraire d'un effet plutôt uniformisant.

G. B. : C'est vrai que quand on va en Asie, où il y a vraiment un urbanisme radicalement différent, on s'aperçoit que tout ce qui est bâti actuellement tend à l'uniformisation et détruit véritablement la culture locale. Alors que la modernité européenne est une vraie modernité, qui respecte des formes de culture locale. Je pense que cela est très lié à la notion d'espace public européen, qui n'a absolument rien à voir avec l'espace public nord-américain ni avec celui des villes asiatiques.

Th. P. : C'est une bonne idée, il faut faire Asiapan après European !

Ph. M. : Le contour de l'architecture est devenu difficile à cerner. Je ne le perçois pas. Par contre, je sais que l'architecture se retrouve quelque part entre l'urbain et la technique. Elle se perd parfois dans la technique, comme avec

la haute qualité environnementale (HQE), ou disparaît complètement dans la problématique urbaine, comme avec les mégapoles. Un certain nombre de sujets liés aux grandes dimensions et abordés avec European montraient bien que les jeunes architectes ne savaient pas davantage ce qu'ils peuvent faire de leur métier. L'époque veut ça ; sans doute faudrait-il faire un retour à l'architecture... Quant à la diversité, si l'engagement durable des projets avait été plus fort, elle aurait été accrue. L'une des constantes du projet durable réside dans son adresse au territoire. Il s'en nourrit, ne peut être déplacé de quelques kilomètres, parce qu'il est destiné à un site particulier, à un lieu dans sa complexité culturelle, sociale, économique et environnementale. Dorénavant, le rapport entre pays et projet s'avère déterminant, et c'est tant mieux ! Le paysage participe d'ailleurs singulièrement à l'ancrage territorial, à moins d'être totalement artificiel.

F. B. : Il s'agit effectivement de la question du lieu, mais pas d'une question d'apparence, plutôt de système de ressources. Dans ces ressources, il y a les gens, le savoir-faire, les usages, des imaginaires et aussi les matières premières, la filière locale en gros. Et il est vrai que, pour l'instant, on n'en tient pas vraiment compte.

Ph. M. : Il n'y a plus de schéma dominant. On conçoit selon des principes généraux et partagés, durables, soutenables, équitables, éco-responsables, et ils ne sont pas formels. Les raisons du projet procèdent d'un contexte élargi aux hommes, aux choses et aux matières ; elles se trouvent dans une ambition locale, voire dans le sous-sol.

F. B. : Les mentalités changent mais de manière pas suffisamment explicite dans les attentes du concours. Ces nouvelles attitudes dénotent néanmoins d'une certaine maturité. J'ai discuté avec les équipes après la journée de débats et j'ai été impressionné par le fait qu'elles ont bien joué le jeu de l'ouverture par rapport à la question de la forme, en s'éloignant radicalement de la position dogmatique.

Ph. M. : Il reste un aspect du projet qui est ici traité de manière trop abstraite : c'est l'usage. Et, si l'on ne se coltine pas la valeur de l'usage dans la ville durable, on ne s'en sortira pas, parce que ce qui est à inventer est un nouveau savoir-vivre le monde, un nouvel usage du monde. Les concurrents ont compris l'importance de l'usage, mais s'arrêtent au logo. Ils font tous de petits pictos qui représentent une action. Ils donnent à croire qu'il leur suffit d'avoir placé un picto dans le plan pour que l'action ait lieu. On a envie de leur dire : "Merci de nous avoir mis un picto, d'avoir ramené l'action dans le plan, mais après ? Dites-nous comment ça se passe." Or, on n'en sait jamais rien ! En ce qui concerne la dimension temporelle du projet,



elle est présente puisqu'il est question de stratégie, mais sa réelle prise en compte dans les projets reste à venir... Ce qui permettrait de s'interroger sur ce qui se passe la nuit – pas seulement le jour – sur le foisonnement des actions dans les lieux. Qu'est-ce que le temps apporte à l'espace ? Comment ouvre-t-il l'espace ? Autant de questions fondamentales qui restent posées. Europan pourrait d'ailleurs interroger l'usage, comme il l'a fait sur le logement.

Th. P. : Depuis des années, je milite inlassablement, et sans succès, dans *Urbanisme* pour la prise en compte de la chronotopie, mais jamais un projet urbain ne se conçoit à partir d'une étude temporelle, c'est-à-dire des usages d'un lieu à différentes heures du jour et de la nuit. Pourtant, la question de l'écologie, du souci environnemental passe par ce nouveau rapport au temps, les nouveaux modes de vie, les nouvelles temporalités. À l'approche spatiale il convient d'articuler l'approche temporelle, c'est cela l'écologie !

Alors, qu'est-ce qu'Europan vous a apporté dans vos pratiques ? Voyez-vous maintenant les choses différemment ?

G. B. : C'était passionnant, avec des visions et des débats collectifs sur des sujets essentiels. Et, pour moi qui représentais le premier bailleur de France – nous travaillons sur plus de trente zones ANRU –, cela pose beaucoup de questions. Notamment à propos de la résidentialisation de ces territoires. Faut-il seulement ajouter des balcons et mettre des clôtures pour assurer la sécurité, ou ne s'agirait-il pas plutôt de régénérer les espaces publics ? Toutes les discussions d'Europan m'ont donné beaucoup d'idées, et ont suscité des questions à poser en interne pour faire évoluer les pratiques.

Th. P. : L'espace public, dans tous les projets de ces jeunes candidats, est-ce le réseau viaire, la voirie ?

G. B. : Non, justement. Il ne s'agit pas de la problématique des zones ANRU, où on casse et on remet du réseau viaire, on fait des parcelles, des parkings et on ferme tout, ce qui rappelle la logique de la ville américaine. Et on s'imagine avoir refait de l'espace public parce que l'on a refait des rues. Je ne dis pas que c'est inutile, c'est déjà un premier pas. Mais, lors du concours, on a vraiment discuté de problématiques qui n'ont rien à voir avec le réseau viaire. Et c'est ce qui m'a passionné.

Th. P. : Et en ce qui concerne la question de la proximité, le rôle du gardien, du commerce, etc. ?

G. B. : C'est essentiel. Une ville, comme un espace public,

est une alchimie. Pourquoi ça marche, pourquoi ça ne marche pas ? Ce n'est pas seulement le construit qui va être déterminant, ce sont aussi les hommes qui vont animer l'ensemble. Un espace public sera animé soit par une collectivité publique, soit par les bailleurs sociaux, les privés, les commerces. Mais il n'y a pas d'espace qui vit en soi. Pourquoi la rue Oberkampf et la rue Saint-Maur, dans le 11^e à Paris, se sont tout d'un coup mises à vivre alors qu'il s'agissait de lieux industriels et d'artisanat ? Peu à peu, un réseau viaire est devenu là un immense espace public... il n'y a pas que l'architecture et l'urbanisme. Et, comme vous l'avez dit, il faut penser à l'inter-générationnel, pas seulement à la mixité sociale. Nous avons des populations jeunes et des populations âgées. Dans le logement social, 20 % des gens ont plus de 60 ans, et il y en aura 30 ou 35 % en 2050. Cela pose le problème de l'adaptation intérieure des logements, et aussi extérieure, en jonction avec le tissu viaire, ainsi que l'adaptation du tissu viaire et des espaces publics.

Ph. M. : Il est toujours utile d'avoir un regard critique *a posteriori*. Mais franchement, sur le coup, deux journées de jury d'Europan sont deux journées de bonheur : on y voit une tranche vive de ce qu'une génération d'architectes peut proposer sur un sujet. J'y participe pour la seconde fois et j'ai retrouvé ce sentiment-là, entouré de gens engagés, maîtres d'ouvrage, concepteurs, français ou étrangers. Ce que je garde singulièrement de ce jury, c'est un moment bref, un échange avec Hans Thoolen, l'urbaniste de Breda. Nous étions tellement d'accord sur l'importance de la proximité que je me suis dit : "Tiens, voilà une vérité partagée quant au développement durable de la ville."

F. B. : Ce n'est pas la première fois que je participe à un jury Europan, mais les autres sessions auxquelles j'ai pris part se tenaient hors de France. Il ne s'agit pas d'être sur-optimiste ni rabat-joie, mais les questions posées sont difficiles, et les candidats y répondent de manière imparfaite. Ces questions – la durabilité, l'espace public, le vivre-ensemble, la mixité, la proximité, etc. – sont complexes pour une génération un peu plus jeune que la nôtre, mais aussi pour nous et nos prédécesseurs. Et je trouve que, plus que la réponse, l'attitude est vraiment déterminante, la manière dont on aborde le problème. Il y a une transformation en la matière, une manière de mêler les échelles les unes aux autres, qui développe la notion de projet comme système ouvert. Et c'est peut-être là la plus étonnante nouveauté.

Propos recueillis à Paris, le 6 mars 2008, par **Thierry Paquot** et **Annie Zimmermann**.

Recycler

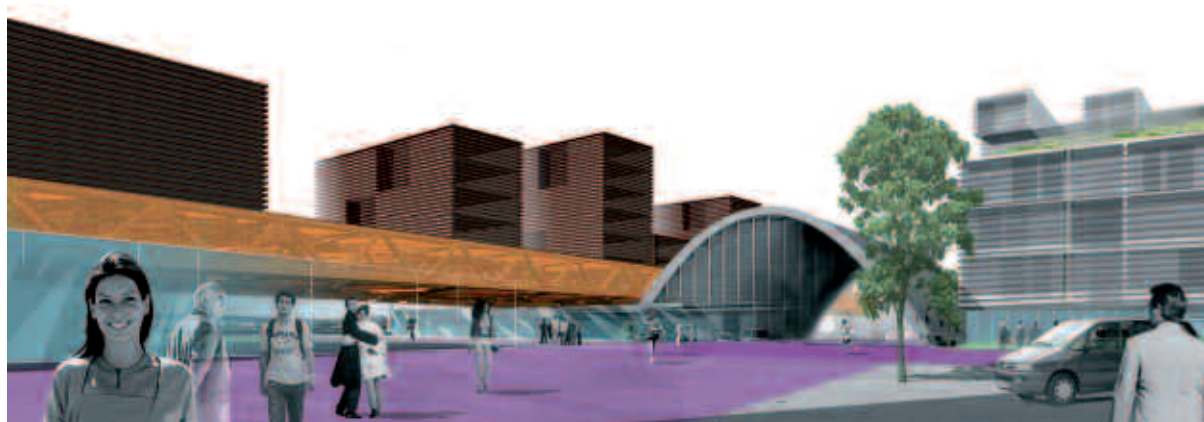
Sur la table de travail de cette neuvième session d'Europas (*Sustainable city and new public spaces*), une belle diversité de sites et de problématiques : les architectes ont planché sur le devenir d'un quartier de la reconstruction (la cité Henri Sellier à Mulhouse), sur une plateforme portuaire façonnée par les logiques d'une activité qui s'est repliée (Le Havre), sur une emprise ferroviaire libérée au pied d'un grand ensemble (les Aubiers à Bordeaux), autour d'un patrimoine hospitalier désaffecté (l'hôtel-Dieu de Clermont-Ferrand), dans les structures désinvesties d'un site industriel de quelque 28 ha (site GIAT à Saint-Chamond) ou encore au contact d'une autoroute déclassée versée au patrimoine des voiries urbaines (Reims). Déqualification, mutation, reconversion, déclassement... : l'exposé des motifs d'intervention donne le ton de la session. Compte rendu par **Emmanuel Redoutey**, architecte-urbaniste.

Plusieurs intitulés de projets, répondant au cas par cas, abondent dans le même sens : "La ville continue", "Palimpseste", "De l'empreinte à la ville", "Transmutation urbaine", "La mémoire du sol"... La sélection 2008 aurait pu convoquer la maxime généralement attribuée à Lavoisier "rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme". La physionomie des sites et les remodelages opérés par les projets donnent à penser que la ville se développe et se travaille comme une matière vivante ; qu'elle vieillit et meurt ici en se régénérant là ; qu'elle perdure en se réinventant ; qu'elle s'efface et se réécrit dans un même lieu. Si des tissus urbains s'ankylosent, si des sols entrent en jachère tandis que des bâtiments s'enrichissent, si des activités quittent leurs zones et que de nouveaux usages voient le jour, rien ne disparaît complètement de ce qui existait auparavant : les anciens tracés demeurent à l'état de traces, le paysage garde l'empreinte d'activités humaines antérieures, des enveloppes bâties qui ne succombent pas à leur abandon cherchent un nouvel usage. Pour les urbanistes du nouveau siècle, il n'y a plus ni site vierge ni lieu inhabité à

urbaniser, mais toujours des territoires déjà occupés, usés par plusieurs décennies ou quelques siècles du lent vieillissement des formes urbaines. Même le bric-à-brac du site le plus en déshérence porte un héritage. Comment en faire bon usage, organiser la succession, trier sans dilapider, accepter l'actif autant que les dettes ? Questions sous-jacentes posées aux concurrents, discutées par les représentants des villes et les membres du jury. À l'occasion de cette session Europas 9, ces derniers débattaient au milieu d'une profusion d'idées servies par quelque 200 projets autour des enjeux de la "ville durable", thème qui tenait le haut de l'affiche. Expression pléonastique ou prophétie auto-réalisatrice et bien-pensante ?

Vous avez dit durable ? Comme c'est durable...

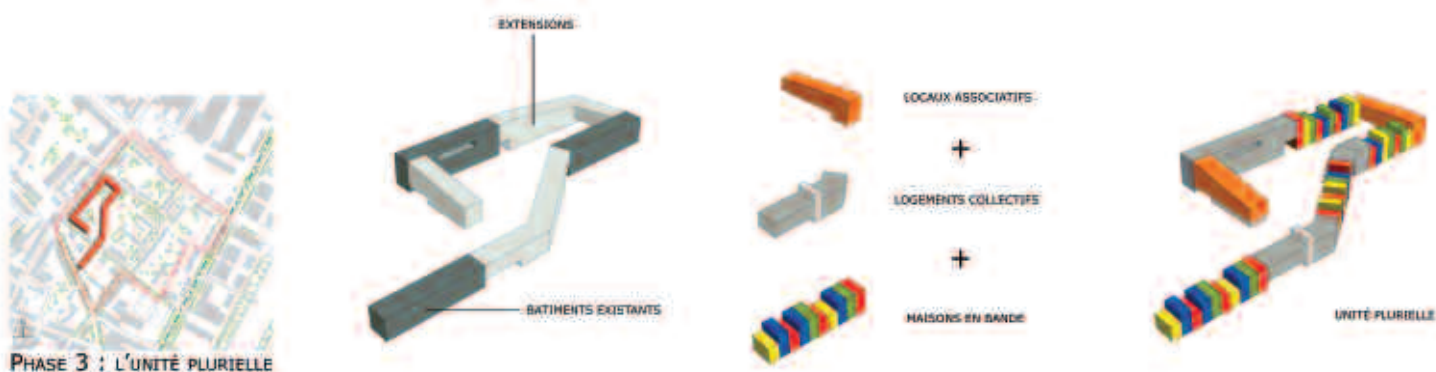
Appliqué au cadre de vie bâti, le principe de durabilité implique, entre autres valeurs, le maintien des qualités d'une construction au bénéfice de plusieurs générations d'utilisateurs, d'usagers ou d'habitants. Étant entendu



"À cœur ouvert".

que l'éternité n'est ni une durée entendable ni un horizon raisonnable pour penser la pérennité d'un objet architectural, l'ingénierie du bâtiment privilégie la notion de "cycle de vie". Celle-ci emprunte ses fondements conceptuels autant à la biologie et à l'étude du monde vivant (axe écologique) qu'aux logiques du marché des produits de consommation (axe économique). Le management du cycle de vie d'une construction prévoit son impact environnemental et ses évolutions prévisibles au moment de la conception, et anticipe la possibilité de plusieurs cycles d'utilisation. Il comprend la définition qualitative de l'ouvrage, la maîtrise de procédés de construction vertueux, sa flexibilité et ses capacités d'adaptation, sa possible (ou inéluctable) reconversion. Il anticipe par ailleurs

de l'action parce que c'est le *moment d'agir* ; il faut donc l'analyser à la fois comme un *espace à traiter* et comme l'épreuve d'un *moment critique* du cycle de vie des formes urbaines. Chaque projet se présente alors comme l'anticipation d'un changement de cycle affectant un patrimoine hérité des générations antérieures : des structures bâties et urbaines, un paysage, des emprises foncières, un "parc social", des architectures, ou encore une voirie qui change de domanialité... Le projet s'assimile autant à une projection qu'au devoir d'assurer la transmission. Bref, il est question de recevoir et recycler, transformer plutôt que démolir, conserver et réinvestir, partager l'héritage plutôt que vendre les meubles.



"Mix cité du Sellier".

le coût – économique et environnemental – de la destruction si le bâtiment atteint un seuil critique d'inadéquation ou d'obsolescence. Serait alors durable un objet qui résiste à son propre vieillissement en épousant les contingences des évolutions sociétales. La durabilité s'assimile, du côté des matériaux, à un principe de "bonne constitution" et de résistance ; du côté du process, à une capacité d'adaptation, d'amélioration constante ou de production énergétique positive. La construction durable pour une architecture qui perdure et s'adapte, soit. Mais que penser de la transposition du concept à l'urbanisme ?

Le lieu et le moment de l'action

Il y a quelques années, European 6 (*In between cities*) marquait un tournant : après cinq sessions privilégiant le couple ville et habitat, le concours se focalisait sur des types de contexte, soit des territoires "en limite", entre-deux compliqués de l'urbain. Les sessions 7 (*Suburban challenge...*) et 8 (*European urbanity...*) prolongeaient cette tendance. Les résultats d'European 9 en France signent peut-être un autre tournant : le dénominateur commun n'est plus seulement un type morphologique ou contextuel : la ville diffuse, le suburbain, les espaces transitionnels... Ce qui relie entre eux les sites de la session tient davantage aux circonstances et aux facteurs déclenchants du projet : pour chacune des six villes, le site devient le *lieu*

Du concept au projet : la fourmi, la tortue et le roseau

La coloration écologique du champ lexical de la durabilité n'est pas anodine : l'ingénierie de la durabilité et des cycles de vie ne cherche-t-elle pas à donner à l'objet (fabriqué) les qualités d'un être (naturel) dont la fin de vie n'est pas seulement envisagée mais calculée ? À relire les fables de La Fontaine sous le paradigme écologique, faut-il se demander qui du chêne ou du roseau est le plus durable ? Le mastodonte solitaire au cycle de vie séculaire ou la colonie de fines tiges qui ne craint pas l'aquilon ? Depuis l'invention du développement durable à la fin des années 1980, avec sa batterie de labellisations et de "cibles", le climat politique et technique est favorable à l'encensement des roseaux. Les barres de grands ensembles dynamitées au profit d'habitations accolées disparaissent comme les vieux arbres déracinés par la tempête. Avec l'essor remarquable de nouvelles exigences portées par le souci énergétique, la fourmi a définitivement fermé la porte à la cigale lorsque le technicien envisage la gestion des ressources naturelles. Enfin, les urbanistes de la planification ont épousé l'éthique de la tortue qui "se hâte avec lenteur" et surpasse le lièvre dans la pensée du long terme. Voici schématiquement présentées trois métaphores de la durabilité : la prévoyance de la fourmi soucieuse des ressources, la visée lointaine de la tortue qui ménage ses

forces, la souplesse du roseau qui résiste aux assauts du climat. Ces trois figures simplifiées offrent quelques clés d'analyse des projets primés à Europan.

Recyclages économes : les projets fourmis

Attentifs aux richesses du contexte, les projets fourmis repèrent et trient minutieusement les ressources de leur territoire d'intervention : ressources patrimoniales quand il s'agit de réhabiliter ou de recourir parcimonieusement

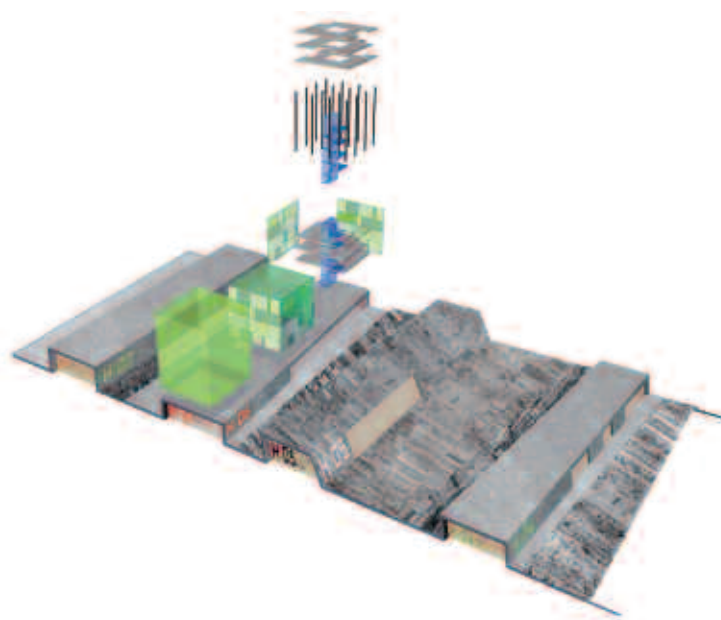
population qui l'habite, nourrissent le débat. La ville envisage très en amont la progressive mutation de cet îlot qui n'a pas connu de transformation majeure depuis sa construction (1945-1954) alors que les tissus environnants sont en pleine mutation. Le quartier ne présente pas de difficulté sociale qui justifierait une intervention d'urgence. Mais à terme, selon le cahier des charges, l'ensemble des immeubles gérés pourraient être remplacés par de nouvelles constructions. Le projet lauréat "Mix cité du Sellier" /2 remporte l'adhésion du jury pour s'être pré-



"Déconvolution".

à la destruction de bâtiments ; ressources sociales quand il s'agit de faire prévaloir la vie d'une population attachée plutôt que captive ; ressources symboliques quand il s'agit de rendre hommage à la mémoire des lieux et aux légataires disparus.

"Un choix est porté sur la conservation de certains des édifices patrimoniaux au regard de leur capacité de rayonnement et de leur potentiel architectural. Une attitude respectueuse de l'existant s'apprécie davantage en fonction de la qualité du rôle qu'on leur confère dans le nouveau dispositif urbain qu'à la quantité de bâtiments conservés" : c'est en ces termes que les concepteurs de "À cœur ouvert" /1, présélectionné au Havre, proposent de recycler l'ancienne Caisse des dockers en un marché couvert, nouvel espace public de centralité et d'articulation physique et symbolique entre ce qui demeure des anciennes activités et le quartier qui accueillera les nouveaux habitants. L'idée de recyclage paraît ici plus appropriée que celle de renouvellement urbain, par trop souvent réduite aux opérations de démolition-reconstruction. Les projets rendus à Mulhouse, où il est question d'anticiper le vieillissement d'un patrimoine social et de la



"Pli & Plug".

cisément préoccupé du maintien du bâti existant : la recomposition s'opère par réhabilitation et accolement de nouvelles typologies, l'ancien et le neuf forment une "unité plurielle". Les auteurs de "U&I Blocks" /3, mentionné sur le même site, s'interrogent différemment : n'est-il pas plus préjudiciable, alors que plus facile, de faire disparaître des espaces publics ? Tout l'enjeu semble alors de préserver et traiter dans la finesse cette ressource dont la meilleure qualité est d'être renouvelable.

Stratégies au long cours : les projets tortues

"La ville de plus près" /4, mentionné à Bordeaux, aurait tout aussi bien pu s'intituler la ville au loin. Voici une version argumentée de la stratégie de la tortue, où le souci écologique (la visée) devance le projet (la course) dans l'ordre des priorités. Elle procède d'une rhétorique sensible et presque affective étayée par une observation fine, une exploration "au ras du sol" qui repère l'usure naturelle des chemins ou quelques boisements comme polarités naturelles. Que nous disent les concepteurs dans ce manifeste pour la lenteur qui prétend que "la ville n'est

1/
Alexis Guilhaumaud,
Grégory Gouard, F.

2/
J. Coulombel, S. Isola, F.

3/
M. Baeye, K. Kesteloot,
L. Dierickx, B.

4/
A. Bossé, N. Solen, F.

pas à remplir" ? Ils invitent d'abord à ne pas se presser : "La construction de logements est ici prématurée... Il faut commencer par construire le cadre, le contexte de ces futurs logements... rendre disponible un emplacement." Aussi défendent-ils "une préparation écologique et sociale du sol" avant tout acte de construction. Quels sont les éléments de ce programme préparatoire ? L'eau, le sol et le monde vivant qui font la qualité du site, puis une forêt, une salle des fêtes, "des ateliers de mutualisation". Le jury a bien accueilli cette démarche qui "inverse les priorités" et donne du sens à l'alliance de l'écologique et du social. Lauréat à Saint-Chamond, "Déconvolution" /5 défend un même souci du temps de la "préparation". Faut-il nécessairement urbaniser une friche industrielle ? À quelle vitesse et dans quelle urgence ? Les auteurs du projet observent "le balbutiement de la renaturation spontanée" du site industriel et cherchent à reconstituer "un substrat fertile et perméable afin de favoriser les reconquêtes végétales et préparer les futures pratiques des lieux". Aussi un ruisseau remis au jour peut-il élargir son lit et s'épancher entre "les poteaux électriques, les tuyaux de gaz, les moules de fonte", tout un mobilier industriel qui, recyclé, a vocation à devenir celui du parc projeté. En proposant une multiplicité d'interventions mineures dans la durée, le projet travaille le paysage industriel pour le rendre habitable avant d'envisager la manière dont il sera occupé et habité.

Autre exemple d'intervention au long cours, "Pier to pier" /6, lauréat au Havre, propose une forestation de la plate-forme portuaire. Ce nouveau type de "parc urbain fluvial" est entrecoupé de jetées qui rejoignent les bassins "aujourd'hui belvédères et demain passerelles". Car déjà, et sans les représenter, le projet préfigure "les futurs maillages vers le port et l'extension de la ville qui ne manquera pas à moyen ou long terme de traverser le bassin fluvial". "Pier to pier" formalise ainsi un nouveau cycle de vie végétal qui ne présage pas définitivement de la manière dont les générations futures prendront le relais.

Colonisations souples : les projets roseaux

C'est au Havre qu'est apparu l'un des projets roseaux les plus exemplaires de la session. La reconfiguration des activités et la reconquête d'un patrimoine foncier sont l'occasion de réintégrer le quai portuaire dans les espaces publics de la ville. En soulignant "les atouts aussi discrets qu'évidents du site", "Pli & Plug" /7, lauréat, envisage un "processus de régénération souple" en colonisant le bord du bassin fluvial. À l'image d'une végétation ripisylve, le projet se déploie en un ruban architectural qui redessine avec justesse le périmètre d'intervention initialement défini par la ville du Havre. Sur un sol plissé et soulevé, conçu comme un socle d'usages collectifs (commerces, équipements, services, stationnement), viennent se poser

les *plugs* habités, "greffes architecturales libres et variées". La description maîtrisée des procédés constructifs, de la conception de l'ossature porteuse au traitement de "façades mobiles", soutient la recherche de flexibilité, de réversibilité et d'adaptabilité portée par le concept architectural. "Pli & Plug" tire sa force du contraste qu'il établit avec les horizons et les objets de grande dimension qui composent le paysage portuaire. Au-delà de la nouvelle rythmique architecturale qu'il introduit, le projet convainc par son dessein tactique plutôt que stratégique : celui d'une morphologie souple qui repose sur un sol fertilisé par des usages collectifs. Avec une attitude similaire, "Histoire(s) de coteaux" /8, mentionné à Saint-



"Histoire(s) de coteaux".

Chamond, cherche à retrouver le "topos naturel" de la vallée du Gier en urbanisant ses "bords" : les murs de soutien hérités de l'âge industriel du site servent maintenant d'adossements à une colonie d'habitations dialoguant avec les chênes ; habile et subtile reconquête du site par sa frange, qui fait du coteau le lieu d'une nouvelle génération urbaine, glissée entre l'architecture des hangars et les premières frondaisons boisées.

Tendances, confirmations et redécouvertes

En reconnaissant le travail des projets fournis, le jury Européen 9 aura privilégié à quelques exceptions près les reconversions souples et les ménagements habiles, des projets qui prenaient le risque de se glisser dans des habits trop grands ou dépareillés sans jeter aux orties les aspérités de contextes hétéroclites. Également primés, les projets tortues, qui s'intéressent moins à leur achèvement qu'à leur progression, et n'ont finalement pas trompé la fable en évinçant modestement quelques lièvres du concours pressés de dresser leur plan de masse. Et la tendance qui voit émerger les projets roseaux dans le palmarès laisse présager que le temps n'est plus aux mégastructures ni aux monolithes, fussent-ils présentés comme durables à grand renfort de technique : là encore, la morale est sauve. La ville durable, une invention de notre époque ? Relisons fables et contes philosophiques... |

Emmanuel Redoutey

5/

E. Helft, R. Duley, G. Pinta, G. Dubu, F.

6/

A. G Cleac'h, G. Le Pottier, P. Leroy, M. Debien, J. Deschamps, F. Goulet, F.

7/

P. Normier, C. Canonne, C. Besseyre, P. Reach, E. Postec, F.

8/

F. Galloo, A. Flavigny, M. Dal-Col, D. Bouvier, F.

Terra Nova, des géo-récits à l'horizon

Comment la question environnementale est-elle abordée dans la session Europan 9 ? Quelles tendances peuvent se distinguer une fois que l'on élimine la simple stratégie du verdissement de l'urbain et le déploiement technologique ? Le débat porte dorénavant sur la logique de croissance qui, malgré tout, préfère le "plus" au "mieux". Ce qui change : le projet n'est plus regardé directement à travers le prisme de la culture urbaine, du savoir constructif et artefactuel de l'architecture, il l'est à travers celui du "milieu habité", du "milieu humain". À la recherche d'une Terra Nova perdue, salement transformée, polluée, mais aussi réinvestie par des équipes qui engagent et problématisent le projet sur le sens de nos relations avec l'environnement. Présentation de **David Marcillon**, architecte*, agence MTA.

* Également enseignant à l'École d'architecture de Lyon et chercheur au laboratoire Gerphau-UMR CNRS Louest.

La mobilisation des ressources dans le projet, pour la plupart des équipes d'Europan, s'impose comme principale préoccupation transversale. Car c'est l'avenir de la vie humaine sur la Terre qui est en jeu, avec ses ressources qui se raréfient /1, le risque de leur épuisement et la certitude de la disparition de certaines d'entre elles.

1/
Cf. "Un monde de ressources rares", in *Le Cercle des économistes et Erik Orsenna*, éditions Perrin/Descartes & Cie, Paris, 2007.

2/
Cf. François Dagognet, *Une épistémologie de l'espace concret, néo-géographie*, Vrin, 2006, p. 21.

Du juste emploi des ressources

Les concepteurs évoquent les efforts à déployer : réutiliser les terres déblayées ou les matériaux issus de la démolition, économiser l'eau dans l'usage quotidien, notamment grâce à des systèmes visant sa récupération, substituer des douches aux baignoires dans les logements avec prescription systématique d'un procédé de limitation de consommation d'eau, privilégier certains matériaux liés à des ressources ou à des savoir-faire locaux, mieux gérer les déchets ménagers (pas de locaux à poubelles dans les immeubles, mais des récupérateurs par ensemble d'îlots faisant apparaître la surconsommation d'emballage et l'exigence du recyclage), développer toutes les formes de production d'énergie (puits canadien, double flux, énergie solaire...), construire de l'habitat passif, etc. Beaucoup de dispositifs plutôt techniques, et parfois stratégiques, notamment concernant la mobilité, sont envisagés.

Au-delà de ces argumentaires et de ces choix légitimant un ancrage écologique, la problématique de la ressource et de ses formes de mobilisation, *in situ* ou non, induit une approche du projet différente, évaluant l'énergie, renouvelable ou non, utilisée pour le fonctionnement des ouvrages ou des ensembles urbains proposés. Dans un objectif économique d'efficacité des choix en termes d'"empreinte écologique", il s'agit de faire plus et mieux avec moins. Le projet déploie alors des intentions multiples de recherche de performances basées à la fois sur

une attention à l'existant et sur de nouvelles qualités spatiales. À ce titre, le projet "L'instant et l'horizon", sur le site du Havre, évoque bien cette démarche d'un recyclage tous azimuts mais maîtrisé, lié aux usages, à la préservation de certains bâtiments, à des formes de contamination possibles, à la présence de la brique et du métal propres à l'identité locale, à des micro-architectures (pouvant prendre la forme de conteneurs). Ou encore le projet "Patrimoine, paysage et densité" à Clermont-Ferrand qui pose la problématique de la saturation du sol en hypercentre. Ce sol lui-même se faisant rare, il devient un patrimoine à conserver, dans sa version aussi bien bâtie que paysagère. Les choix de densification (localisation/programmation/dispositif architectural) procèdent alors de la préservation-valorisation de ces ressources. Ainsi, des surélévations affirmant une intervention contemporaine s'appuient sur les édifices majeurs du site, comme mode de recyclage.

Des figures géomorphologiques

Dans les projets, la Terre est appréhendée de manière assez primaire et archaïque... entre géographie et géologie, en écho à une "discipline majeure et irremplaçable capable de nous initier à la variété des Figures ainsi qu'à la manière dont elles ont été produites" /2. Plus que portant sur le sol même (la surface, le superficiel), certaines propositions sont de véritables révélateurs et catalyseurs du substrat terrestre du site d'intervention, compris comme série de couches et de strates constituant et générant une topographie et un paysage émergent, en prise avec des forces puissantes, naturelles, et des cycles de formation et de transformation très longs. Cette démarche des concurrents est une recherche formelle ainsi qu'une légitimation du projet, qu'elle inscrive dans ce qui fait subsister une réalité paysagère, une configu-



“L’instant et l’horizon”.

ration territoriale à long terme. On peut parler d'un mode de territorialisation du projet par figure géomorphologique. Il ne s'agit pas tant de proposer une identité figée ou un enracinement du projet, mais de faire sens avec le substrat pris comme niveau principal de relation à l'environnement et comme vecteur de morphogenèse dans le processus de conception et d'opération.

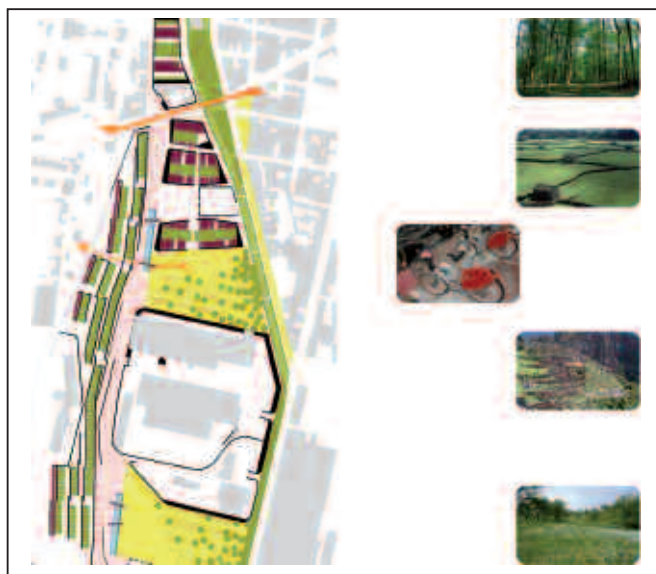
Ainsi, le projet “Sub-Terra/Supra-Terra” (*manipulating volcanic strata*) développé sur le site de Clermont-Ferrand engage un dispositif urbain et d'espaces publics piétonniers qui manipule ce sol-socle d'origine volcanique. Celui-ci est révélé à la fois en tant que relief de la butte centrale issue des effets de coulées de la chaîne des Puys – plus à l'ouest de la ville et visible depuis le site – ainsi que comme stratification complexe de caves et de bâti. Du coup, la matérialité (ici, la pierre dite de Volvic), le relief, l'ouverture sur le grand horizon, la dynamique du sol – réseau et *continuum* d'espaces publics connectant un ensemble d'équipements et de pro-

grammes majeurs –, les relations dessous/dessus s'appuient sur cette géomorphologie qui ouvre à des principes et à des règles relationnelles à partir d'une hypothèse programmatique plutôt que d'une formalisation définitive. L'environnement géologique s'affirme alors empreinte et matrice du projet.

Autre exemple : le projet à Saint-Chamond – site également très marqué topographiquement –, intitulé “Histoire(s) de coteaux”, où sont identifiées de grandes entités paysagères (la forêt, les enclos, les coteaux, les prairies) en relation avec le relief. Des mises en situation et des dispositifs particuliers deviennent supports du processus de conception et de réalisation, en assurant un découpage opérationnel et en établissant un rapport au territoire. La forêt constitue le lien paysager entre le centre-ville et le grand territoire, les coteaux offrent une possibilité d'implantation d'un habitat intéressant, l'ensemble industriel reconverti, en regardant les monts du Pilat, alterne des grands enclos et des prairies fonctionnelles.



“Sub-Terra/Supra-Terra”.



“Histoire(s) de coteaux”.



“Patrimoine, paysage et densité”.

Plus abusivement, le projet “WAV” à Reims procède d’une morphogénèse bâtie en forme de vague, issue des tracés parcellaires actuels, avec une densification progressive vers l’infrastructure. Quant au projet “Pli & Plug”, il affirme, refonde et prolonge très habilement une géomorphologie artificielle au Havre, celle du quai portuaire dont la matière se plie pour constituer un socle d’appui à des formes légères, aux hauteurs et programmes variables.

Les milieux matriciels

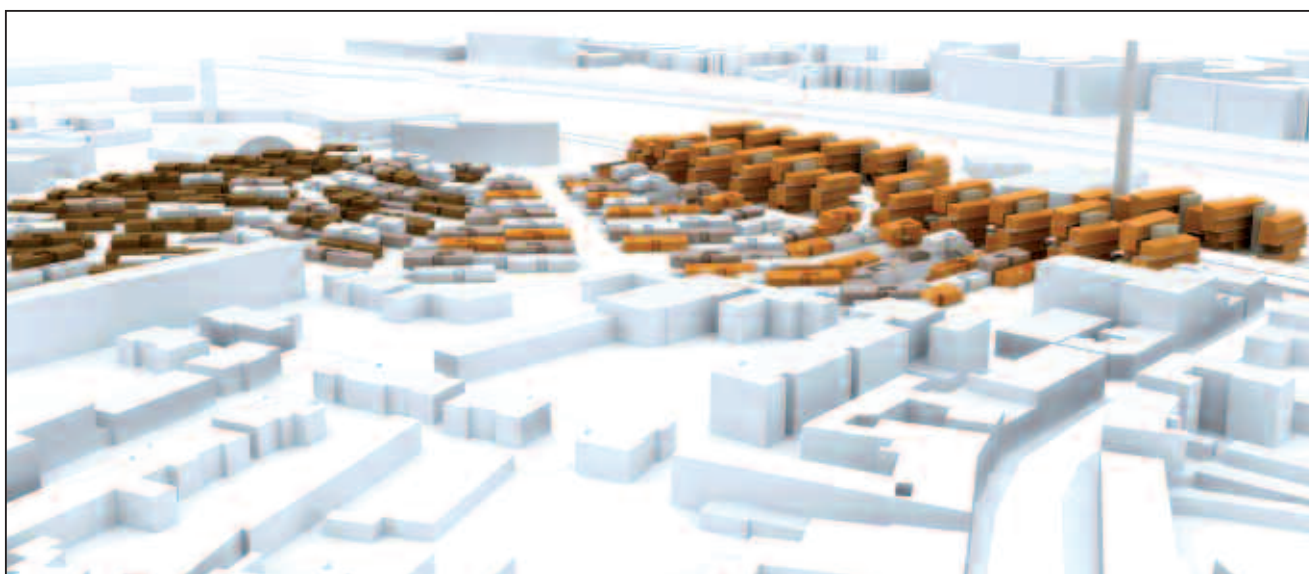
Après le principe de figure géomorphologique, qui s’intéresse au registre géologique, à l’infrastructurel, et aboutit au géométrique, à la détermination de figures génératives de dispositifs spatiaux /3, une autre notion s’avère primordiale dans le projet, c’est celle de milieu. Elle marque un dépassement de la notion de contexte et incarne la relation environnementale effective à la Terre, dans l’acte de bâtir et d’habiter.

Le milieu est la partie du monde avec laquelle un organisme vivant est en contact, et où interagissent des ensembles de facteurs, d’actions et réactions réciproques, déterminants et influents. Le vivant s’insère ainsi dans l’aménagement, et dans certains projets European. Le milieu devient matriciel en engageant des relations de type écosystémique soit, premier cas, à partir des qualités d’un substrat existant à préserver ou à transformer, soit, second cas, à partir de la création et de l’instauration d’un milieu, toujours habité. Pour ce dernier cas, le projet “ECO2” propose des traitements très

évocateurs et typés comme “Le quartier des Massais”, un quartier d’habitat dense dans un environnement se voulant naturel et riche, ou “Le village du bois”, associant construction en bois issu des forêts de pins des Landes et implantation d’une forêt de pins au sein du secteur. Mais c’est bien le premier cas qui est le plus convaincant et le plus stimulant. En ce sens, le projet “Urbanisation décentralisée autour de marais restitués” à Reims porte bien son nom. Partant d’une analyse très intéressante où est détectée une première figure matricielle en forme de phasme (l’animal qui ressemble à une branche) à l’échelle territoriale, les concurrents prennent surtout en compte la nature de la terre du site, exceptionnellement riche, maraîchère et humide. Et conçoivent un nouveau type d’îlot qui cherche à valoriser des formes d’habitat différenciées en fonction des situations urbaines et paysagères de ce milieu humide qui devient le cœur d’un îlot environnemental (traitement de l’eau pluviale notamment, préservation de la faune et de la flore). La dimen-

3/

Je renvoie ici à l’article “Figures urbaines du durable” in *Urbanisme* n° 348, mai-juin 2006, pp. 54-56, co-écrit par David Marcillon, Didier Rebois et Chris Younès (laboratoire Gerphau), issu d’une recherche pour le PUCA, programme “Échelles et temporalités du projet urbain”. Ainsi a été mise en évidence la constitution de projets dits de développement durable sur le principe de “figure matricielle” permettant de donner sens à une échelle globale de projet, générant des chaînes de cohérence par des séries d’inscriptions opérationnelles plus locales, en prenant des formes spécifiques et différentes selon les échelles, et où la “figure” est “médiatrice” d’une vision urbaine partagée et partageable.



“WAV”.



“Espaces d'état discret”.

sion de l'îlot et son caractère exclusivement piéton assurent également une forme de respiration sonore.

Quant au projet “Espaces d'état discret” à Reims, il associe une figure géomorphologique à un milieu matriciel interstitiel. En conservant les tracés parcellaires en lanières, et à partir de la nature humide et maraîchère du sol, le projet compose des alternances de bandes bâties et de jardins interstitiels aménagés en espaces de jeux, en jardins associatifs ou en jardins d'eau et de rétention. La diversification des usages, des mobilités, des espaces et environnements paysagers permet de tisser un motif subtil, combinant milieux habités et milieux construits. Deux autres projets accentuent cette prérogative du milieu, mais alliée à une très grande retenue concernant le bâti. Ainsi, les projets “La ville de plus près” à Bordeaux et “Déconvolution” à Saint-Chamond développent une sorte de stratégie critique de l'attente et des constructions selon les opportunités, dans une ligne proche du tiers-paysage de Gilles Clément. Où la friche reste le lieu, le milieu par excellence de la diversité active et de la réactivité/inventivité urbaine. Ces projets mettent en place des formes de valorisation très douces mais profondes, comme la dépollution des sols, le traitement des eaux et des poussières grâce à des végétaux. Des impulsions programmatiques et des architectures minimales et très légères permettent une réversibilité des installations, tout en testant des possibles, telle l'implantation de certains usages (promenade, activités culturelles, sportives, associatives diverses...).

Les travaux de projet comme les processus urbains imaginés impliquent le social, l'environnemental et l'économique, beaucoup s'intéressent à la question de l'eau, du

sol et du vivant. Ce qui importe, c'est de préserver comme de construire des “situations-projets” /4 qui reposent sur des représentations et des mises en forme ouvertes d'un projet à processus variable dans le temps et participatif. Ces projets posent par ailleurs la question du nécessaire élargissement de la représentation et de la formalisation dans la conception, permettant d'intégrer, de territorialiser voire de spatialiser des données ou des intentions plus en lien avec des notions environnementales (même objectives et strictement mesurables comme le contrôle énergétique, le climat, ou du domaine du sensible comme les ambiances sonores, les matérialités...). Ils constituent des stratégies cartographiques qui opèrent non par sélection géométrique et par émergence d'une figure structurante médiatrice, mais par le relevé et l'arpentage du site en ses micro-milieux, spécificités et diversités locales, appelant des compétences multiples, même transdisciplinaires, comme l'exige la mésologie (science des milieux).

Faire “géo-récit”

L'ensemble de ces propositions traitent des problématiques du développement durable et explorent les urgences de la Terre en tant que “milieu habité fragilisé”. Elles s'intéressent à l'efficacité des ressources, ainsi qu'à la dynamique structurante des figures géomorphologiques et des milieux matriciels. Elles deviennent alors des “géo-récits” /5, mêlant des formes à la fois archaïques, actuelles et spécifiques, qui visent à doter la Terre d'un projet soucieux de la nature de ses territoires, avec des habitants attentifs à leurs milieux... |

David Marcillon

4/

Véritable concept développé dans le dossier de concours par Anne Bossé et Solen Nico (architectes), formant l'équipe du projet “La ville de plus près”.

5/

Concept que je développe dans mes hypothèses de recherche actuelles.

Héritier d'un tronçon d'autoroute

C'est la question de l'héritage et du devenir d'une infrastructure autoroutière qui engage sur ce site le projet. Elle conduit à s'interroger sur les possibilités de concevoir ensemble voies et ville et, plus précisément, sur la manière de faire de la transformation d'une infrastructure de la mobilité un moteur de développement et de densification d'un morceau de ville. Cela suppose de réfléchir à la place de cette infrastructure dans un territoire et à la façon dont on souhaite se déplacer dans ce territoire. Comme les transformations de la ville au cours du temps sont l'expression d'une constante recherche d'équilibre entre des formes et des flux, la morphologie urbaine se modifiant avec l'évolution de la mobilité (modes de déplacement, modes de vie), on peut avancer que les questions posées par le site de la chaussée Saint-Martin à Reims sont loin d'être neuves. Toutefois, les avancées techniques qui ont marqué les modes de déplacement au cours des XIX^e et XX^e siècles ont progressivement amené la mobilité à occuper une place inédite jusque-là dans l'imaginaire collectif, comme dans l'organisation des territoires et le renouvellement des paysages /1. Analyse par **Sabine Guth**, architecte et chercheuse.

1/
Cf. Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*, Gallimard, 2005.

2/
Cf. Marc Wiel, *La Transition urbaine*, Mardaga, 1999.

3/
Cf. David Mangin, *La Ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, éditions de la Villette, 2004.

4/
Cf. Frédéric Heran, *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés. Monétarisation des effets de coupure, des effets sur l'affectation des espaces publics et des effets sur le paysage*, La Documentation française, coll. "Recherches", 2000.

5/
Bernardo Secchi, "Figures of mobility", in *Casabella* n° 739-740, déc. 2005-janv. 2006, trad. anglaise, pp.167-168.

6/
"La ville et les infrastructures de la mobilité : un conflit", in *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, Anne Grillet-Aubert et Sabine Guth (dir.), éditions Recherches, coll. "Questionnements", 2005, pp. 20-24.

7/
Contre 44 au Havre, 35 à Bordeaux, 29 à Saint-Chamond, 26 à Mulhouse et 16 à Clermont-Ferrand.

8/
Nicolas Reymond, projet mentionné.

Lié dans un premier temps au développement des transports ferroviaires puis à celui de l'automobile, ce phénomène a induit ou accompagné des changements majeurs au niveau de la ville, en termes tant de réorganisation des localisations (séparation des fonctions et activités, denserment et étalement urbain /2), de structure et de forme des territoires (sectorisation et homogénéisation de l'espace /3, effets de coupure /4...) que d'augmentation conséquente de l'espace occupé par les infrastructures de transport (autoroutes, viaducs, rampes d'accès, nœuds...) et certains de leurs équipements (les parkings notamment) /5. L'architecture de l'infrastructure de la mobilité est devenue une partie importante de l'architecture de la ville engendrant de nouveaux thèmes émergents, dont les potentialités et les suggestions ont rarement été comprises /6. L'intérêt d'une exploration des possibilités de transformation et de valorisation des réseaux viaires et routiers contemporains, poursuivant d'une certaine manière des réflexions plus avancées sur le patrimoine constitué par les infrastructures et équipements de transport du XIX^e siècle en jachère (installations portuaires, équipements ferroviaires, canaux), est d'autant plus grand que la plupart de ces infrastructures (routes, ponts) ont été réalisées au cours des années 1960 et demandent aujourd'hui à être rénovées. Et que par ailleurs le défi environnemental auquel notre monde est confronté impose de penser autrement la façon de se déplacer.

Le réseau dans la ville

L'actualité de ces enjeux et de ces questionnements a manifestement trouvé un écho auprès des candidats de

la session pour le site rémois, qui a donné lieu à l'envoi de 49 projets /7. L'analyse de ces derniers a permis de distinguer deux grandes tendances : la première procédant de l'idée d'un habitat ou tissu urbain destiné à opérer divers modes de remplissage du site, l'infrastructure étant peu prise en compte (elle ne fait que passer ou au mieux est absorbée) ; la seconde attitude consistant au contraire à s'emparer de l'infrastructure pour l'articuler avec l'urbain et l'habitat, selon des modalités d'intégration et d'action très diverses.

Les projets évoqués ici, de même que les projets primés, relèvent tous de cette seconde attitude. Au-delà de la variété des réponses et des écritures architecturales et urbaines, on peut les répartir en quatre familles selon qu'ils intègrent tout en le donnant à lire le boulevard dans un système exogène, qu'ils s'inspirent de l'infrastructure pour inventer une typologie d'habitation, qu'ils sont centrés sur l'infrastructure et sur son articulation avec le quartier, ou encore qu'ils affirment une position alternative sur la place de la mobilité dans la ville en proposant une transformation plus radicale de la voie.

Les deux projets primés (mentionnés) et l'un des deux projets cités sur le site rémois appartiennent à la troisième famille et regroupent des propositions centrées sur la rencontre entre le boulevard et le quartier, l'infrastructure constituant l'amorce ou l'élément principal du projet. Dans "On the road" /8, le réseau de la mobilité est envisagé comme un déclencheur d'intensité et d'urbanité. Le projet affirme la linéarité de l'espace lié à l'infrastructure comme un support de cohérence dans le temps à l'échelle de la ville, cette structure linéaire étant

articulée à une dimension plus transversale, développée pour assurer l'ancrage de polarités urbaines dotées d'identités propres. C'est l'espace public qui génère ces polarités ou micro-centres. Sur le site, il se déploie en "ramifications paysagères" caractérisées par un sol continu assurant les liaisons entre le boulevard, le quartier et la coulée verte : côté parc, des "jetées" connectées à de petits équipements et couvrant des parkings ; côté quartier d'habitation, des places, des esplanades, des mails de différentes tailles et ouverts à différents usages (marchés, terrains de sport...). Un système hiérarchisé de voies assure les transitions entre l'espace public et l'espace intime des logements (rues transversales, passages et venelles piétonnes...).

On retrouve la même volonté d'articuler la grande échelle de la mobilité à l'échelle intime du quotidien dans le projet "Espaces d'état discret" /9, grâce à des seuils et à des transitions. Les "agrafes" du projet précédent sont ici des "points de suture", présentés comme points de départ d'une dynamisation des quartiers traversés par l'infrastructure. Sur le site de la chaussée Saint-Martin, ce travail de couture prend appui sur la dilatation du boulevard, sa reconnexion avec le réseau viaire et l'évidement de son dessous. Plus silencieux en ce qui concerne le statut et le traitement des vides, ce projet s'appuie sur une analyse sensible du site pour décliner et enchaîner sous forme de séquences des espaces publics articulant paysage et usages, notamment de déplacements et d'accessibilité. Ce qui rapproche ces deux projets, et d'une manière générale ceux de la famille à laquelle ils ont été rattachés ici, c'est leur prise en compte, à des degrés divers, de l'une des conditions de réussite et de qualité d'une métropole du XXI^e siècle : l'accueil et l'inscription dans un territoire de flux selon différentes vitesses et différents modes de déplacement de personnes et de marchandises. Dans le projet "Espaces d'état discret", le "boulevard multimodal" assure la coexistence de différents modes de déplacement, et le "point de suture" qui asso-

"Ghost Highway".



"Vitaville".

cie la voie et le quartier est conçu comme le lieu de rupture de charge entre modes et vitesses de déplacement. Poursuivant une démarche similaire, le projet "Densité végétale" /10 va jusqu'à transformer le boulevard, qui accueille un transport en commun en site propre, véritable "hub de connexion intermodale" intégrant parkings, services et commerces, et exploitant la différence de niveau entre le tronçon en talus et le sol naturel pour opérer les échanges entre voie et ville et entre modes de déplacement.

Ces propositions replacent les infrastructures de la mobilité dans leur double appartenance à un réseau et à la ville, en les envisageant non pas uniquement comme espaces supports de déplacement, mais aussi et surtout comme éléments intégrants et structurants de la ville. En réincor-

L'infrastructure comme source d'inspiration pour inventer une typologie d'habitation.

9/

Camille Bour et Aurélia Beau, avec Vanessa Mathieu, Héléne Zelter et Émilie Chatel, projet mentionné.

10/

Cyrille Desroche et Caroline Binachon, projet cité.

➔ Le site de la chaussée Saint-Martin (Reims)

Il se trouve à la charnière entre le centre-ville et les grands ensembles périphériques construits dans les années 1960-1970, avec pour particularité d'être traversé par l'autoroute A4. Celle-ci devant contourner la ville par l'ouest d'ici à 2011, il est envisagé de transformer le tronçon déclassé en boulevard urbain, avec trafic réduit et échanges facilités avec les quartiers traversés. Pour la Ville, ce projet constitue aussi l'opportunité de reconquérir et valoriser les espaces qui bordent cette infrastructure : côté sud (quartier Sainte-Anne), un faubourg développé après le percement du canal de la Marne à l'Aisne au XIX^e siècle autour d'activités industrielles et maraîchères, un tissu pavillonnaire côtoyant quelques immeubles collectifs des années 1960 ou 1970 et des jardins familiaux ; côté nord (canal et rivière de la Vesle), des terrains caractérisés par une forte présence du végétal et en particulier de grands arbres (due au sol naturellement fertile du lit de la rivière, une situation rare en Champagne) et par des traces d'activités liées à la présence de l'eau, qui ont été progressivement remplacées par des équipements sportifs ou des jardins publics. Ces terrains sont associés à un projet en cours de "coulée verte" intégrant sur une quinzaine de kilomètres le long du canal et de l'autoroute actuelle des espaces de promenade et de loisirs à l'échelle de l'agglomération et un réseau de circulations douces.

11/

Cf. Georges Amar,
*Mobilités urbaines.
Éloge de la diversité
et devoir d'invention*,
éditions de l'Aube,
2004.

12/

"Urbanité européenne,
ville durable et
nouveaux espaces
publics".

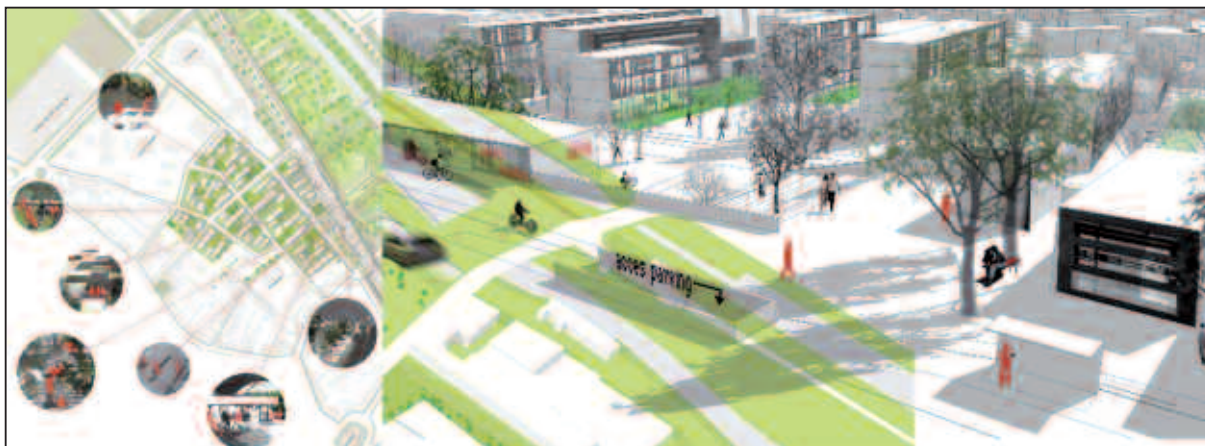
porant la question de la mobilité dans le domaine de compétence de l'architecture, ces projets affirment la possibilité de construire à travers le projet d'architecture de l'infrastructure celui de l'espace public de la ville contemporaine, en l'occurrence un espace public multifonctionnel, offrant un meilleur partage modal et un bon équilibre entre ses qualités de fluidité et d'adhérence /11, support potentiel d'une urbanité elle-même réinterprétée et répondant aux attentes de la session /12.

Et, au-delà du projet d'espace public, cette nouvelle approche informe également la conception de l'objet architectural et les modalités de structuration d'un quartier, en opérant une sorte de retournement de l'ex-infra-

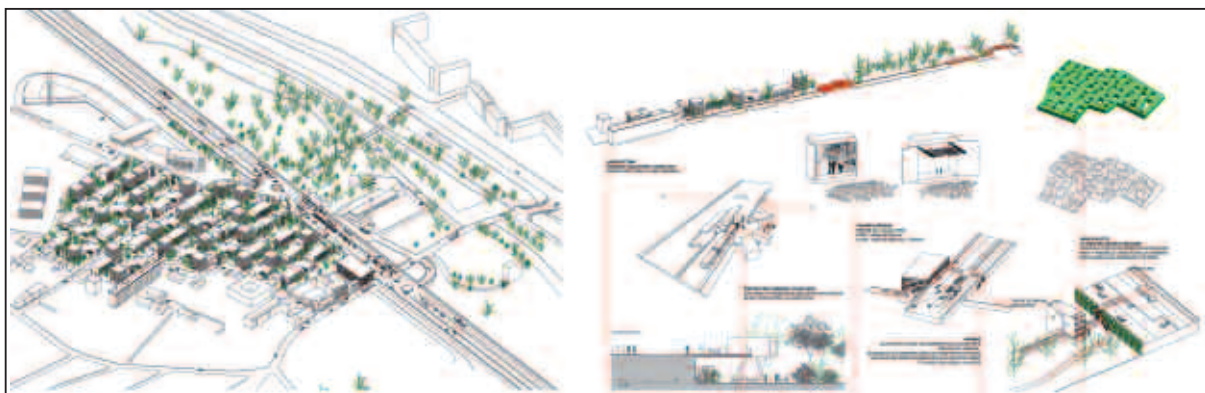
structure autoroutière qui, plutôt que déstructurer le territoire, se met à l'ordonner. Ainsi, les formes architecturales et urbaines développées par les trois derniers projets évoqués semblent à la mesure des potentialités offertes par le dispositif renouvelé de l'infrastructure : très différentes d'un projet à un autre (selon qu'est privilégiée la dimension métropolitaine ou qu'est affirmé le caractère résidentiel du quartier), elles contournent l'écueil d'une construction systématique à l'alignement du boulevard pour explorer des systèmes alternatifs d'accroche perpendiculaire, jouant de l'articulation des échelles et offrant d'autres façons d'habiter cette voie et surtout le territoire dans lequel elle s'inscrit et qu'elle



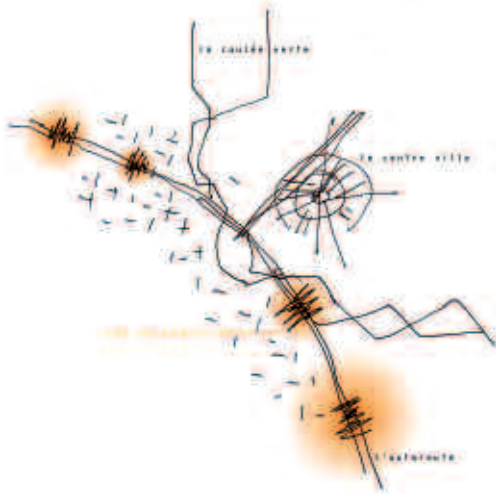
"On the road".



"Espaces d'état discret".



"Densité végétale".



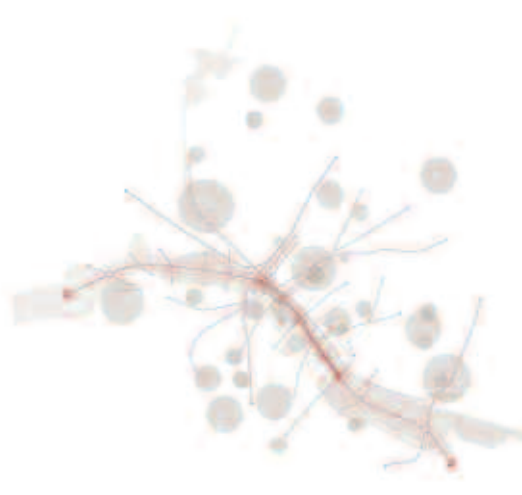
"On the road".

dessert. On peut observer à travers ces différentes configurations que le décalage de niveau entre le tronçon entaluté du boulevard et le sol naturel constitue un moteur contextualisé d'invention de typologies architecturales et de morphologies urbaines.

Des interfaces unificatrices

Un autre aspect caractérise les projets relevant de la troisième famille : bien que la demande n'ait pas explicitement porté sur le territoire de l'infrastructure, comme l'a souligné avec regret le paysagiste Alfred Peter lors du jury, ces projets ont articulé leur réponse sur le site de la chaussée Saint-Martin, avec l'esquisse d'une stratégie globale de mutation de l'ensemble du tronçon d'autoroute en voie de déclassement et du territoire lui correspondant. Ils ont ainsi mis en évidence l'intérêt et la nécessité de travailler à cette échelle pour gérer la complexité, l'hétérogénéité, la discontinuité d'un territoire urbain ou métropolitain, de même que pour appréhender les questions liées à l'environnement, l'un des thèmes de la session. Réaliser ou transformer une infrastructure de mobilité est ainsi perçu comme une opportunité à fabriquer ou réorganiser un territoire, ce qui permet de jouer avec la dimension même de l'infrastructure et avec sa capacité à articuler l'échelle locale d'une desserte et l'échelle territoriale relative à la nature des connexions établies par l'infrastructure /13.

Les grandes figures urbaines proposées par "On the road" (une double linéarité constituée à partir du boulevard urbain et de la coulée verte, structurant à l'échelle de l'agglomération un ensemble de micro-polarités) ou par "Espaces d'état discret" (une "infra-suture" entre Reims, sa coulée verte et ses faubourgs : "interface unificatrice" et base d'un processus de fertilisation de la ville) expriment et incitent à un double déplacement du regard, en termes d'échelle (l'architecture du territoire) et de valeur (positive) de l'infrastructure /14. Celle-ci est comme réintégrée dans le plan des rues avec lequel se confond généralement celui de la ville et, du fait du caractère pérenne des tracés viaries, dans ce qui compose finalement une grande part d'un héritage urbain.



"Espaces d'état discret".

Cette valeur patrimoniale est tout particulièrement interrogée par les démarches de projet que l'on a regroupées dans une quatrième famille, proposant une action plus radicale concernant la voie. En effet, lorsque les projets "De l'air" /15 et "Itinéraire bis" /16 proposent respectivement son déplacement et une mise en scène de sa disparition, c'est la place de cette infrastructure dans la ville qui est remise en cause : comme support de mobilité mais aussi comme espace de représentation de la ville en général /17. Dans le premier projet, le boulevard est déporté en contrebas du talus pour être mieux connecté au quartier. Le talus de l'autoroute est de ce fait intégré à la coulée verte, ce qui permet à ce grand parc à l'échelle de l'agglomération de venir border le quartier sous la forme d'une jetée surplombant le nouveau boulevard. Le second projet va plus loin dans la transformation de l'infrastructure, puisqu'il propose de la supprimer au profit d'une répartition des flux sur le réseau de voies secondaires. Les espaces du canal et de l'ancienne autoroute peuvent ainsi fusionner en un grand parc inscrit dans la coulée verte. Le tissu du faubourg vient s'étendre jusqu'à lui, en tangence avec la partie surélevée de l'infrastructure routière recyclée en "auto-verte" accueillant logements, ateliers d'artistes et locaux d'activités (utilisation de l'espace sous la voie et diverses formes d'extensions). La force symbolique du projet en terme d'évolution de la mobilité urbaine et en particulier de la place de la voiture dans la ville /18 est ici clairement mise en scène par la manière dont l'effacement de l'infrastructure est "donné à voir", à travers la trace qui en reste et le nouvel usage qui en est proposé.

Qu'elles relèvent d'une certaine naïveté, de postures provocatrices ou de démarches utopiques, on ne peut que souligner le degré d'inventivité de ces propositions autour du tronçon d'autoroute. Comme l'indique le choix de certains noms ("Itinéraire bis" par exemple), ces projets qui explorent d'autres pistes s'inscrivent bien dans le champ d'expérimentation constitué par la nécessité de répondre au défi environnemental qui se pose à nous. | Sabine Guth

13/

Cf. Paola Pucci, "La grande dimension : réseaux, territoires, mégastuctures. Introduction", in *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, op. cit., pp. 108-112.

14/

Cf. Sabine Guth, "La mobilité, architecte de la ville et des territoires", in *Le Mensuel de l'Université* n° 24, mars 2008, dossier "Architecture : nouvelles donnes". <http://www.lemensuel.net/La-mobilite-architecte-de-la-ville.html>

15/

Projet pré-sélectionné.

16/

Projet pré-sélectionné.

17/

Cf. Béatrice Mariolle, "Mobilité et modernité", in *European France 1988-2007. Innover dialoguer réaliser*, éditions Jean-Michel Place, 2007. L'auteur y rappelle que, à travers ses infrastructures de déplacement, la ville expose aussi son image.

18/

Que l'on pourrait traduire par l'idée d'une circulation plus diffuse dans une ville plus poreuse ou plus passante.

Jeux d'échelles et espaces publics

Sous le terme générique et suffisamment énigmatique d'“urbanité européenne” se dessinaient deux axes d'investigation aussi riches que complexes : nouveaux espaces publics et développement durable. À l'heure des *gated communities*, du contrôle croissant et de la diffusion des technologies de communication, l'espace public se démultiplie et se métamorphose. Quant au “développement durable”, il nous interroge chaque jour, non dans son impératif, mais au niveau des méthodes, des processus. Comment dépasser ce triste stade normatif et en faire un véritable ressort du projet ? Difficulté à incarner et à spatialiser ces notions, redoublée de ce que le géographe Michel Lussault annonce comme “une crise de la figurabilité” /1 : le contemporain des architectes et des urbanistes n'est pas simple, *a fortiori* dans le cadre d'un concours où l'innovation est attendue ! Éléments de réponse par **François Andrieux**, architecte.

1/

Michel Lussault, *L'Homme spatial, la construction de l'espace humain*, Seuil, coll. “La couleur des idées”, 2007, p. 296.

2/

Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, Christian Schmid, ETH studio Basel-Institut pour la ville contemporaine, *La Suisse. Portrait urbain*, Birkhäuser-éditions d'architecture, Bâle, 2006.

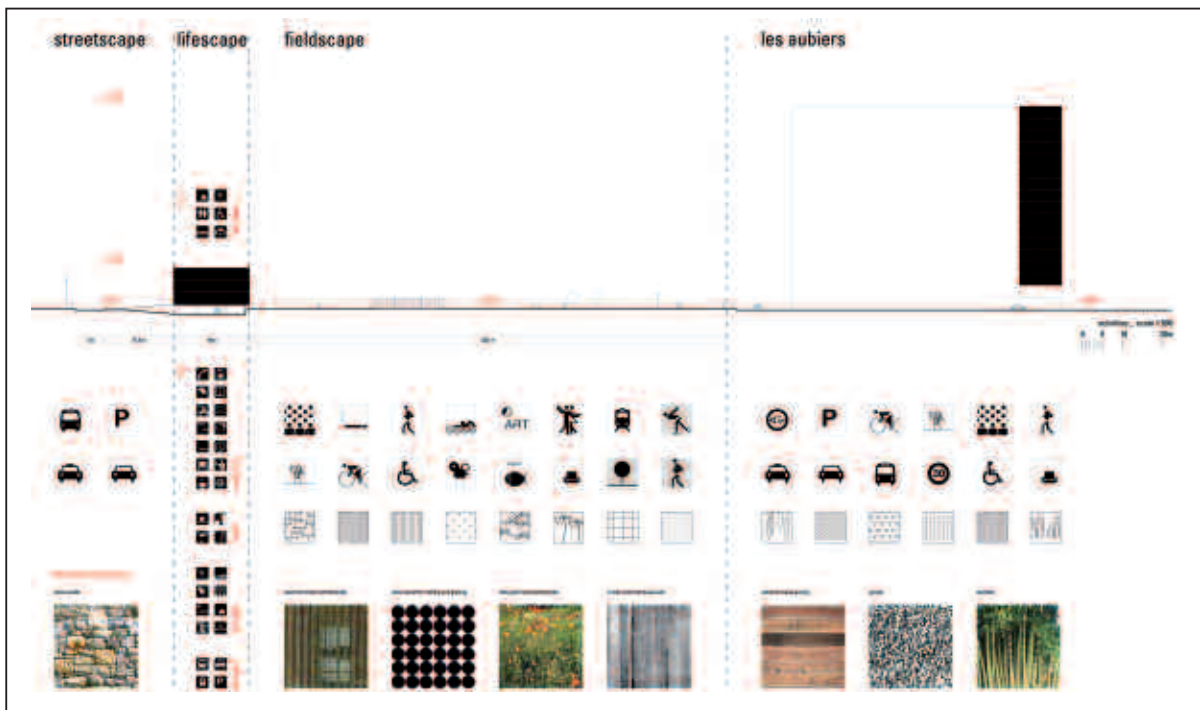
Les échelles d'intervention du projet urbain apparaissent de plus en plus complexes à manipuler, la notion de globalisation nécessitant toujours d'élargir un peu plus celle de contexte, au-delà même du territoire d'un site, et même de son plus grand paysage. Les enquêtes d'un Rem Koolhaas sur les effets de la globalisation ou d'un Stefano Boeri sur l'urbanité européenne en témoignent. Parallèlement, si ce n'est en contrepoint de cette quête d'une focale sans cesse élargie, le souci du terrain, l'attention au “proche”, resurgit. Ainsi par exemple, à l'issue de son portrait urbain de la Suisse, Jacques Herzog rappelait la nécessité “d'entamer un travail lent et intime sur la ville” /2.

“Field” travaille à l'échelle de l'agglomération bordelaise, avec la dimension du grand paysage qu'il décline en trois bandes (*streetscape, lifescape et fieldscape*) afin de désenclaver le lieu en lui conférant une dimension métropolitaine. Photographies aériennes de l'agglomération, cartes des grands espaces publics de la ville, vues à vol d'oiseau, ces représentations choisies par l'équipe témoignent de l'ambition territoriale de constituer le site comme une nouvelle centralité. À l'opposé, “La ville de plus près” semble avoir retourné la longue-vue pour en faire un microscope. Dénonçant le décalage entre les schémas urbains lointains du programme imposé par la ville et la réalité proche du lieu, les architectes se méfient du primat du visuel dans l'élaboration du projet. L'équipe considère qu'il est trop tôt, que le terrain n'est pas prêt ! Il convient de doter le site d'une histoire à lui avant d'en imaginer les transformations. Le point de vue d'entomologiste, soucieux des micro-situations biologiques, des pratiques sociales, l'observation attentive des traces de déplacements démontrent tout “le potentiel durable” du site. Le projet prend alors la forme de différents dispositifs, paradoxalement souvent visuels, pour qualifier le territoire.

Si ces deux projets divergent radicalement en termes de focale, de méthode et de posture, ils mettent néanmoins en évidence le même potentiel structurant du vide au pied du grand ensemble. Ici, nous devons faire jouer les échelles, être trans-scalaires. L'échelle “urbano-architecturale” n'apparaît plus comme unique référence, elle doit faciliter l'incessant croisement du macro avec le micro. Au Havre, le programme et le site industrialio-portuaire impliquent spontanément cette multiplicité d'échelles d'intervention. Le projet lauréat “Pli & Plug” élabore une continuité spatiale par le recyclage du principe caractéristique des masses portuaires (*plug*) qui viennent se gref-

L'intime et le territoire

European n'échappe pas à ce double mouvement, à ces deux échelles de lecture pour informer les territoires investis. L'échelle “urbano-architecturale” relève bien de ce nécessaire croisement. Et la difficulté est grande pour les équipes de tenir ces multiples dimensions du territoire et du projet au-delà des inévitables schémas de liaisons infrastructurelles ou de l'effet toujours esthétique des traces relevées au sol. Cette année, le site de Bordeaux a sans doute cristallisé au travers du projet lauréat (“Field”) et du projet mentionné (“La ville de plus près”) cette difficulté que les candidats ont à articuler les échelles au-delà de la simple évocation. Entre le grand ensemble des Aubiers et une zone d'activité, le site est en fait un vaste intervalle urbain, une friche que parcourent des voies ferrées abandonnées. Si une majorité des projets essayaient de s'accrocher aux Aubiers, d'autres tentaient une allogreffe en partant du site même. Ces deux types de propositions ont en commun d'explorer une autre voie : valoriser la vacance, le vide urbain. Ainsi,



"Field".

fer sur un mouvement structurant du sol et des socles (pli). Densité et mixité se trouvent par contre déplacées et reportées sur le quai, en vue de construire une façade urbaine sur l'eau et de libérer en interface avec la ville existante un ensemble d'espaces verts. Le projet conserve ce caractère monolithique des volumes des paysages portuaires et y ménage un système de variations afin d'accueillir la mixité programmatique attendue. Maîtrise des sols dans leur minéralité, de l'espace public et des pieds d'immeuble, principe de continuité des masses bâties et du paysage, ouverture et variation des possibles : "Pli & Plug" est sans doute un des projets qui concilie le mieux ce jeu croisé des échelles et des temporalités.

Quelles figures pour le "développement durable" ?

Pragmatiquement, la tâche des concurrents était délicate : comment rendre compte d'une démarche durable en évitant aussi bien le catalogue des normes et autres cibles HQE (haute qualité environnementale) que le vernis des façades en bois ou encore le nappage d'espaces verts ? Ce problème de figuration recouvre en fait la problématique de fond. À l'échelle urbaine, le débat s'est concentré principalement sur trois axes : le couple densité/mixité, la reconversion de l'existant et le statut de la nature en ville.

L'objectif d'une ville compacte est clairement et globalement assumé par les jeunes architectes, même si les taux de densité ne sont que rarement précisés. En ce sens, tous semblent suivre l'équation proposée par le géographe Jacques Lévy : "La ville protège la nature, et [qu'] elle le fait d'autant mieux qu'elle s'assume comme ville" /3 – c'est-à-dire dans l'économie d'un espace compact, d'une ville dense. Les architectes n'hésitent pas à densifier un peu plus les grands ensembles pour y insérer une mixité pro-

grammatique ("Les horizons réversibles" à Bordeaux), à imaginer au Havre de "petites" tours ("Pier to pier"). Le site de Clermont-Ferrand était le plus emblématique en termes de densité. Dans un hypercentre déjà fortement occupé, la programmation paraissait considérable. Le lauréat ("Sub-Terra/Supra-Terra") a investi le sous-sol pour reconfigurer la topographie du site et les espaces publics. Le mentionné "Patrimoine, paysage et densité" a appliqué littéralement le principe de construire la ville sur la ville, bâtissant sur les édifices existants, entre provocation et utopie. En ce qui concerne la mixité, la diversité des typologies d'habitat et l'intégration des activités (commerces, bureaux, petits équipements) semblent désormais être des outils largement partagés. À Saint-Chamond, "Histoire(s) de coteaux" se risque à questionner le zonage fonctionnel en proposant des logements sur l'ensemble du site industriel. Les projets demeurent généralement mesurés en matière d'initiatives programmatiques, sans doute en bonne conscience des limites de l'exercice solitaire du concours, mais aussi pour rester ouverts en termes de flexibilité, voire de réversibilité, des lieux.

Le deuxième levier du développement durable est la reconversion de l'existant. Le débat est évidemment d'une grande actualité tant au niveau des sites proposés qu'à celui des politiques de renouvellement urbain. Certes, les réhabilitations n'ont pas le caractère spectaculaire (dans le réel comme dans les images) dont on entoure désormais les démolitions. Mais on peut légitimement s'interroger sur les accents de la fête et préférer l'approche de Frédéric Druot, Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal : "Les grands ensembles de logements au même titre que les grands espaces industriels, les grands ateliers urbains, sont aujourd'hui les seuls territoires capables de permettre la réalisation de logements d'une grande géné-

3/

Jacques Lévy, "Cité terrestre : la ville comme alternative au sacré", in *La Ville et l'urbain : des savoirs émergents*, A. da Cunha, C. Matthey (dir.), Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007, p. 362.



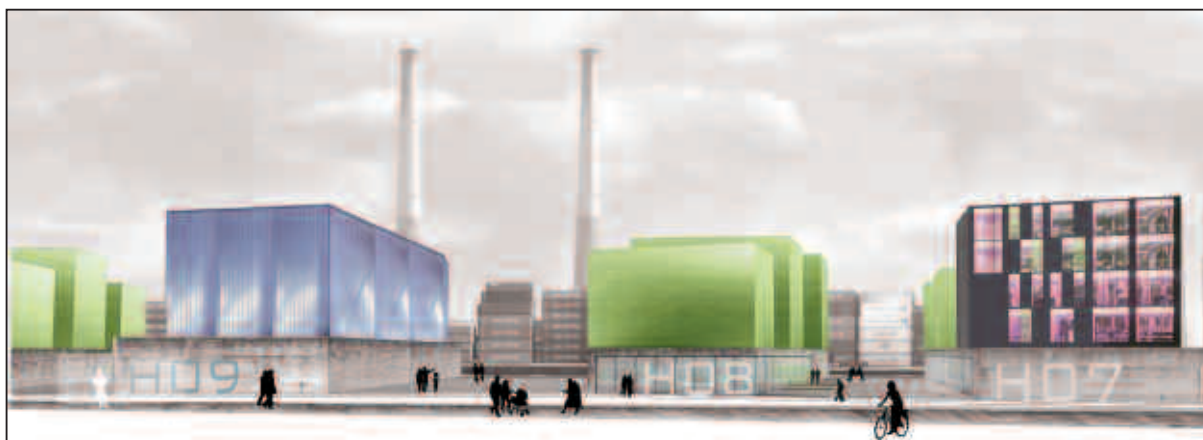
“La ville de plus près”.

4/

F. Druot, A. Lacaton, J.-P. Vassal, *Plus. Les grands ensembles de logements. Territoires d'exception*, Editorial Gustavo Gili, Barcelone, 2007.

rosité dans un cadre économiquement maîtrisé. Ils sont à ce titre des biens patrimoniaux capables de générer de la valeur” /4. Les sites de cette session étaient volontairement chargés en matière d’héritage : mémoire du port au Havre, patrimoine industriel à Saint-Chamond, saturation de l’existant à Clermont-Ferrand, réinvestissement de l’infrastructure déclassée à Reims... Curieusement, la programmation du site de Mulhouse n’envisageait pas de conserver les immeubles collectifs existants. Malgré la faible qualité du bâti, l’équipe lauréate “Mix cité du Sellier” en a préservé une importante partie pour insérer dans ce tissu de nouveaux ensembles hétérogènes. À Saint-Chamond, le recyclage des halles o1 était crucial pour articuler la friche au centre-ville. Tous les concurrents se sont attelés à la tâche en se cantonnant à un traitement à l’échelle urbaine, c’est-à-dire en proposant plus une programmation qu’une architecture détaillée. La dimension monumentale de ces halles semble à la mesure de la délicatesse requise pour leur reconversion architecturale. À ce titre, les projets de Saint-Chamond

sont emblématiques de cette approche urbaine d’une reconversion encore un peu floue mais capables de développements futurs. C’est peut-être là un témoignage du pragmatisme, du métier de ces jeunes concurrents. Troisième levier, la question de la nature en ville semble avoir motivé toutes les équipes. Il faut évidemment dépasser le “verdissement” massif des planches de concours pour constater un réel déploiement des typologies : parcs, squares, jardins familiaux, jardins collectifs, terrasses plantées se déclinent selon des statuts différenciés, du public au privé, du parc thématique au jardin intime. À Saint-Chamond, “Déconvolution” propose la végétalisation du site comme le vecteur principal du processus de reconquête de la friche industrielle ; dépollution, valorisation de l’eau, transformation du paysage, nouvelles pratiques et nouveaux regards sur le patrimoine se déploient dans le temps et l’espace de la friche. Au Havre, la reconversion arborée des quais proposée par “Pier to pier” a soulevé de nombreux débats entre tenants d’une tradition minérale (et d’une réalité physique) des



“Pli & Plug”.



“Mix cité du Sellier”.



“Pier to pier”.

espaces portuaires et partisans d'un changement radical d'ambiance suscité par la plantation d'un parc au bord de l'eau. À Mulhouse, le projet mentionné “U&I Blocks” reconfigure la cité existante en instaurant une échelle inédite de blocs organisés autour de jardins aux ambiances variées. À Bordeaux, c'est une forêt urbaine qui envahit les Aubiers dans le projet “ECO2”, avec une densité singulière, exotique. Les figures de la nature en ville paraissent donc stimuler particulièrement les architectes qui répondent à cette aspiration sociétale, et c'est certainement heureux !

Mais la légitimité de l'enjeu ne doit pas voiler la complexité contemporaine des espaces publics, l'arbre ne doit pas cacher la forêt, dit-on. Le statut public des lieux a désormais acquis des dimensions multiples, chaque fois plus informelles, qui enrichissent son rôle. Il est bien déli-

cat de représenter, de figurer, mais aussi sans doute d'innover en matière d'espaces publics. Certes, la nature en ville permet de renouveler les typologies traditionnelles. Certes, elle a cette capacité à se décliner à toutes les échelles : des enjeux planétaires du grand paysage à la pratique la plus intime sur son bout de balcon. Pour autant, doit-elle se substituer à la problématique de l'espace public ? Même sous couvert de “développement durable”, la nature ne peut pas répondre à tous les enjeux sociaux, qui demeurent encore largement attachés au statut de l'espace public. Il ne faudrait pas qu'un problème élude l'autre, même au nom de l'impératif environnemental, même si nous aspirons tous à cette nature urbaine. Les deux dimensions de l'urbanité européenne, retenus par European, sont à la fois opportunes et puissantes. | **François Andrieux**

La tectonique, l'atmosphérique et l'anthropologique

Si l'échelle malmenée est dorénavant planétaire, comment les espaces publics, dans leurs formes et leurs dimensions, dans le choix de leur implantation, dans leurs programmations et leurs pratiques supposées, font-ils écho à cette nouvelle échelle d'inquiétudes et de responsabilités partagées ? De quels enjeux publics nous parlent-ils à l'heure de l'accroissement conjoint des soucis environnementaux et de la ségrégation territoriale ? Dans le futur idéalisé que présente chaque projet, s'esquissent de nouveaux lieux publics : ils portent des reconfigurations d'usages, de nouvelles pratiques, des fonctions symboliques inédites, des statuts originaux de citoyens. Autant de changements qu'observe **Xavier Bonnaud**, architecte, enseignant et responsable du comité d'experts d'European 9, afin de voir comment s'énonce cette envie persistante de collectivité dans une culture urbanistique remise en chantier à l'aune de la ville écologique.

Le site de Bordeaux relève des enjeux suivants : "réinsertion urbaine" d'une cité des années 1960 avec les 1 000 logements des Aubiers ; vaste délaissé ferroviaire à réinvestir et projet de transport public en site propre à implanter ; réflexion sur la densification d'une métropole régionale dynamique et identité d'un quartier à redéfinir, en charnière avec les quartiers nord de la ville. Les débats au sein du jury ont été vifs, c'est pourquoi je vais m'y attarder. Mais d'abord, présentons les différentes propositions.

"Field"

À travers une grande figure, le "Field", ce projet propose un nouveau lieu emblématique pour Bordeaux, à la fois campagne, friche, agro-parc, terrain ouvert aux activités de plein air et bâtiment repère linéaire accueillant logements, services et commerces. À la monumentalité verticale et massive de la cité des années 1960 répond un autre monument : un vaste vide de campagne, ourlé d'une grande ligne horizontale bâtie.

Le désenclavement du quartier de logements s'effectue sans destruction, en l'ouvrant à cette grande dimension transversale constituée en espace public unitaire et singulier, qui de plus magnifie le site. Le "Field" est ambigu,



"Field".

oscillant entre la majesté de la figure, le minimalisme de l'intervention, la revendication d'un tiers-paysage et des possibles qu'il laisse pré-

sager. Mais surtout, il offre un nouvel horizon, un vaste morceau de ciel et de terre. Ce grand paysage revendique un statut urbain en saisissant l'opportunité foncière de voies délaissées pour constituer un morceau expérimental de ville-territoire. Il s'agit d'un nouveau lieu à l'échelle de l'agglomération, par sa dimension comme par son identité, qui ne s'affirme pas comme point de centralité mais adopte une posture urbaine ouverte sur le ciel, où la grande dimension n'est pas infrastructurale mais territoriale.

"La ville de plus près"

Partant du constat que la ville n'est pas à remplir systématiquement, les auteurs de ce projet refusent la logique du découpage avant remplissage, de la construction de la ville par zones. Un processus préalable à toute intervention doit saisir le contexte, ce qui existe déjà dans les lieux, même vacants, le projet restant ouvert à l'imprévu, à l'informel, en accordant du temps à l'émergence et à la reconnaissance des micro-transformations individuelles. Plutôt que de "remplir la ville", il convient de s'inquiéter de la fonction même de l'espace public, de considérer ses possibilités comme vacance, sans que la force des procédures, des habitudes institutionnelles ne vienne le dévitaliser de ce qu'il possède déjà. Pour cette équipe, concevoir la ville "durable" exige un "renouvellement des outils et des manières de faire des professionnels : les urbanistes, architectes devant avant tout aujourd'hui être capables de reformuler les questions". Cette proposition critique les outils graphiques traditionnels, jugés accaparants et figés. Elle effectue un diagnostic du site à partir de son occupation concrète et d'un "programme en situation". Un "toboggan observatoire des transformations urbaines", par exemple, stimule le regard (on



“La ville de plus près”.

songe ici à Patrick Geddes et son Outlook Tower) et renforce l'expérience ludique de la ville. Ailleurs, d'autres interventions préparatoires (petits ateliers de mutualisation, “bancs panoramiques”, ainsi qu'une petite salle des fêtes facilement appropriable et autonome dans son fonctionnement) enrichissent encore la “colonisation sociale concrète” des lieux. La mise en place de productions d'énergies renouvelables et un travail complémentaire sur l'eau, le sol, le vivant (faune et flore) s'attachent simultanément à régénérer les sols, à les décontaminer, visant la restauration écologique du futur quartier. Un tel projet vise à dépasser les écueils de la planification exogène et par trop institutionnelle, et s'attache à enrichir les conditions d'un milieu pour ses habitants.

“Moon”

La juxtaposition de plusieurs trames (sol ondulé, quadrillage de réseau, parapluies, plates-formes bâties sur-élevées) et leur modularité permettent le développement à l'infini du système.

Ce projet propose un espace public isotopique (continu dans toutes les directions) qui préserve les caractéristiques spatiales et les connexions de l'espace public, soutenant la productivité d'un “espace des possibles où tout est toujours en transformation”. Des ondulations de terrain (*ground tuning*) canalisent les flux et permettent d'isoler des usages particuliers sans créer de séparation physique. Une approche très intensive de la ville durable est proposée, liée à l'écomobilité (train + tram-

way, ville sans voitures), à l'éco-auto-construction (avec des modules de logements en bois de deux ou trois appartements reliés aux parapluies technologiques), à l'auto-suffisance (jardins familiaux), au travail sur place (centre de recherche et ateliers de manufacture du bois), à l'utilisation exclusive des énergies renouvelables (quadrillage



“Moon”.

de parapluies technologiques). Les progrès en matière d'ergonomie, de miniaturisation et de frugalité énergétique des installations techniques réalimentent cette quête d'urbanité conviviale, qui semble ici se déployer avec la légèreté d'un battement d'ailes de papillon. L'autonomie recherchée de manière systématique réduit à rien la trace des infrastructures de liaison, effaçant au passage toute sacralisation excessive de l'espace public. Ce volontarisme s'inscrit dans la plus pure tradition utopique, ainsi que le caractère isotopique et universel du système. Le projet vise à une approche non contextualiste du développement durable : la croûte terrestre se présente toujours disponible pour de nouvelles greffes urbaines, et régénérée par la créativité technique.

“ECO2”

Le projet finaliste “ECO2” pose comme postulat que la densification urbaine doit être accompagnée d'une surdensification végétale. Anticipant la dégradation climatique (augmentation de l'ensoleillement, condensation des précipitations, accroissement des écarts et des phénomènes extrêmes), l'intensification végétale et biologique permet de maintenir un écosystème urbain tempéré. Cela se décline de plusieurs manières : les toitures sont végétalisées, les voiries sont réduites à de simples dessertes, le sol est pensé comme substrat végétal regroupant à la fois des circuits d'agrè-



“ECO2”.

ment, des dispositifs visant à accentuer la perméabilité des sols, à augmenter la biodiversité, à traiter les eaux dans une succession de bassins de phyto-remédiation. Cela fait évidemment écho au mal de nature des citadins, confrontés à la géométrie forte et aux masses imposantes des immeubles voisins de la cité des Aubiers. La luxuriance du végétal appelle une luxuriance urbaine, une exubérance qui associe les trouvailles des technologies de verdissement et le désir d'une urbanité qui se régènerait à autre chose qu'à l'univers anguleux, technicisé et sec de la ville contemporaine.

L'espace public ne se constitue pas ici dans un dégagement visuel du réseau viaire, mais dans le partage de l'intensité végétale qui l'héberge et le protège. Mis à part la tour-symbole qui en émerge, les arbres dominent, physiquement et symboliquement, suscitant un habitat de sous-bois, de mini-clairière ou de canopée. La tour et l'empilement d'écosystèmes artificiels viennent signaler l'inévitable ambivalence qu'engage un tel volontarisme environnemental.

Essai de classification

Selon les inclinations politiques et philosophiques des sociétés, l'espace public incarne de multiples facettes de la vie urbaine /1. Il prend différentes formes et différents caractères : espace de contact, de spectacle, de circulation, de connexions. Creuset de la vie publique, occasion de rencontres et d'exposition des corps, il incarne la fonction urbaine et traduit l'esprit constitué de la cité. Les vides sont plus ou moins imprégnés d'une potentialité d'accueil, ce qui leur donne une valeur alors aussi importante que celle du plein des constructions. Notre désir d'être ensemble s'y confronte au danger potentiel de la présence d'autrui.

À partir de la rapide présentation de ces quatre projets, essayons d'explicitier les enjeux des espaces publics pensés dans l'optique d'une fabrication urbaine "soutenable". Essayons de déchiffrer les horizons publics proposés et l'en-commun qu'ils autoriseraient, sachant qu'ici le durable n'est pas l'immuable. Les villes ont généralement été des lieux d'invention, de renouvellement et d'actualisation. D'ailleurs, il n'est pas question que durable signifie figé. Les propositions d'European sont inventives et offrent pour nombre d'entre elles des concentrés d'idées et d'images qui visent à favoriser l'institution de nouvelles pratiques urbaines, sachant que l'appropriation réelle des lieux garde toujours une part d'inattendu.

Durable ne peut pas non plus signifier normalisé : on ne cherche pas de réponse magique, mais on ne se soumet pas non plus aux injonctions techniques et normalisatrices qu'une pratique strictement réglementaire pourrait imposer. Il s'agit d'ouvrir de multiples pistes de renouvellement, bariolées, inattendues, créatives. En ce sens, on peut interroger trois thématiques visant à des éta-

blissements humains soucieux de leur développement et de leur assise planétaire.

Le tectonique

De nombreux projets cherchent à se régénérer en s'ancrant dans la richesse de leur sol, et dans les qualités biophysiques et végétales de leur sous-sol. Ces ressources locales situées "sous nos pieds" viennent épauler un désir d'appropriation physique d'un lieu donné, déterminé, ce qui va à l'encontre de l'uniformisation planétaire. L'intérêt accordé à la nature dans les sites urbains relève d'un désir de respecter des logiques minérales, végétales et animales, comme des germes qui réémergeraient au-dessus de la ligne de fondation urbaine. De nombreux projets ("Espaces d'état discret" et "Urbanisation décentralisée autour de marais restitués" à Reims notamment) développent en ce sens un travail spécifique sur la richesse des sols humides, évoquant la possibilité d'une ville phréatique. L'environnement se déploie en un large éventail : zoosphère, litho-sphère, hydrosphère, biosphère hybridant la définition des espaces publics et entrant en jeu avec les cultures et les imaginaires plus habituels de la ville comme technosphère. Le local est alors prioritaire.

L'atmosphérique

Ici, la présence du ciel, la perception du lointain désignent autre chose. Tentant d'éviter le "renfermement localiste", l'ouverture géographique vise une autre culture territoriale, celle de l'horizon ouvert, de la connexion atmosphérique à un enjeu plus global. L'espace tire sa saveur publique de sa capacité de déplacement et de connexion, il est le milieu de la mobilité, encourage à la légèreté, voire au flottement. Les métropoles se donnent l'occasion de dialoguer physiquement avec le lointain, symboliquement, avec un certain au-delà de la condition citadine qui reconnaît ses excès et ses toxicités. Culturellement, les usages trop codifiés "prennent l'air". Les projets primés au Havre, "Pier to pier", "L'instant et l'horizon", "Pli & Plug" jouent de cette présence de l'horizon portuaire pour s'ouvrir à cet ailleurs de la cité qui l'enrichit et la modère.

Dans l'usage des espaces publics, la dimension scénographique des mobilités douces est valorisée. Celles-ci permettent de remettre le corps en mouvement dans la ville, de dynamiser la scène publique (en particulier dans les projets "On the road" à Reims et "Roots, la ville continue" à Bordeaux). Ici, les espaces publics encouragent la mobilité et le global est leur horizon.

L'anthropologique

La ville se veut intensification d'un récit anthropologique, un idéal de citoyenneté participative entremêlant démocratie de voisinage et interventions d'experts fortement impliqués, cultivant la tradition d'autonomie qui a his-

1/

Olivier Mongin, *La Condition urbaine*, Seuil, 2005.



“Urbanisation décentralisée autour de marais restitués”.

toriquement animé l'esprit des cités. Les espaces publics sont autant d'occasions de condensation sociale, et les processus urbains visent des dynamiques programmatiques autogénératives. Il est question ici d'élargir la sphère publique en donnant reconnaissance et droit de cité aux *non-humains*, qui participent de fait à l'alchimie d'un milieu ainsi enrichi des arrière-plans qu'ils portent. La densification comme “précipité social positif” est soutenue par un optimisme relationnel exigeant, fondé sur une appréciation de l'organisation des groupes humains, des hiérarchies entre l'intime et l'anonyme, des échelles. Les projets “U&I Blocks” et “Mix cité” à Mulhouse, ou encore “Pier to pier” au Havre, étudient toute la palette des hiérarchies d'espaces et favorisent les opportunités de rencontre. Les lieux ainsi conçus sont souvent empreints d'une certaine nonchalance formelle, accueillante, comme “L'instant et l'horizon” au Havre, qui favorise la rencontre et l'entente. L'enjeu est ici politique.

Alors European ?

La grande diversité des attitudes tranche de manière stimulante avec les effets d'annonce souvent simplistes des discours politiques et leurs transcriptions médiatiques, comme avec la culture réglementaire qui domine encore l'approche environnementale en France. Au rythme de ses différentes sessions comme de ses publications, European a impulsé une réflexion importante sur de multiples échelles du projet urbain. Effet heureux de cette culture, la sensibilité environnementale gagne la culture urbaine sans effet de masque, sans recouvrement par une vulgate réductrice. C'est de désirs de cités qu'il est question, de l'émotion d'être en ville et de la prolongation de cette aventure collective et démocratique. Ce sont de nouvelles combinaisons entre sensibilités, cultures et

poétiques que ces jeunes équipes mettent sur la place publique. Qu'elles soient entendues ! | **Xavier Bonnaud**



“Roots”.



“U&I Blocks”.

L'art des relations

À la question que serait “un espace public durable” ? **Michel Corajoud**, paysagiste, répond qu’il ne se la pose pas, qu’elle n’a guère de sens. En effet, l’enjeu ne consiste pas à réaliser un espace public qui serait pérenne, mais à faciliter la vie sociale en offrant à chacun le confort urbain qu’il attend, en harmonie avec le vivant. Relier le naturel et l’artificiel au bénéfice des deux, et plus encore ! Ce n’est pas la durée qui prime, c’est le temps qui se présente par les actions des humains, par le déploiement du vivant. Quant à l’espace public, il trouve sa cohérence dans le partage qu’il facilite. Ainsi le métier de paysagiste est-il proche de celui d’entremetteur, il a pour fonction de favoriser les interactions entre les gens, les lieux et les choses. Explications.

Notre profession, sans doute un peu plus que d’autres – non pas en raison d’une qualité particulière de ceux qui l’exercent, la proportion de gens talentueux et de ceux qui le sont moins étant la même que partout –, a un champ d’action qui la place au cœur des préoccupations actuelles de la société. En effet, les élus s’intéressent maintenant davantage à l’environnement qu’à l’organisation du bâti. Nous nous trouvons ainsi dans un cadre d’action qui peut-être nous dépasse, mais dans lequel nous sommes engagés et où nous jouons notre rôle, ce qui fait que le paysagisme connaît depuis une dizaine d’années un développement tout à fait remarquable.

Cela tient aussi sans doute au fait qu’à l’école de Versailles, dans les années 1970, les enseignants ont en quelque sorte anticipé, en pensant qu’ils devaient former leurs étudiants à ces questions environnementales, et se préoccuper notamment des sites de banlieue et des friches industrielles. Et, lorsque ces étudiants sont devenus des professionnels, ils ont immédiatement “collé au terrain”. Les élus quant à eux ont compris ce que les paysagistes pouvaient apporter au débat général.

On a vécu une époque où tout le monde pensait que la modernité était la dislocation, la juxtaposition des choses, et que le sens de l’articulation était démodé. Les paysagistes, à l’inverse, ont nécessairement une pensée interrelationnelle, sans quoi l’exercice de leur métier serait impossible. Cette notion est inscrite très profondément en eux, ils ont une sorte d’éthique de la relation. Je pense que les élus en avaient assez du désordre généralisé, de constater l’anarchie qui se développait dans leur commune avec ce libéralisme effréné. Les paysagistes leur suggèrent, d’une certaine façon, de renouveler les choses en liaison les unes avec les autres, leur simple addition ne fabriquant pas la ville. Cette relation des choses entre elles est aussi importante que les choses en elles-mêmes. C’est sans doute pour cette raison que notre profession trouve maintenant écho. Je ne dis pas que nous sommes les seuls à penser de cette manière, mais, pour nous, il

s’agit d’une véritable implication, qui dure depuis maintenant trente ans. Et ce métier nous conduit aussi à agir selon la règle de la moindre dépense d’énergie. Comme le fond de notre pensée repose sur l’observation de la nature, nous nous rendons compte que, pour être efficace, il faut investir l’énergie nécessaire pour que les choses se fassent mais pas davantage, dans une recherche de la dépense la plus juste. Je compare souvent ce métier au judo, où l’on utilise la force de l’adversaire à son profit. Il s’agit là d’une pensée qui va dans le sens de l’économie, donc sans doute dans celui du “développement durable”.

Un métier exigeant en connaissances

J’ai aussi le sentiment que plus j’avance et moins je sais de choses, parce que ce métier nécessite la mobilisation d’un nombre de connaissances phénoménal. Nous travaillons sur un territoire urbanisé, nous devons répondre aux attentes de ses occupants, et nous utilisons des matériaux à la fois vivants et inertes. Établir les bonnes connexions entre tous ces paramètres et parvenir à une cohésion d’ensemble demande un savoir et un savoir-faire. Puisqu’on ne peut pas y parvenir seul, on fait appel à des compétences extérieures. Pour ma part, j’ai travaillé pendant longtemps avec un bureau d’études unique, mais je fais maintenant appel à des bureaux multiples, compétence par compétence, ce qui me permet de collaborer avec les professionnels les plus pointus dans leur domaine respectif. En même temps, je suis convaincu qu’un projet ne se conçoit pas dans son intégralité à plusieurs mains, il n’est réellement abouti que dans l’esprit d’une seule personne...

Cette méthode de travail nous rend beaucoup plus performants. Par exemple, quand j’ai débuté, je stipulais dans notre cahier des charges “terre végétale”. Mais, avec le temps, je me suis rendu compte qu’aller prendre la terre dans des champs cultivés pour l’amener en ville n’était pas raisonnable, et dorénavant j’utilise plutôt la terre qui se trouve *in situ*, quitte à lui apporter les compléments nécessaires pour qu’elle redevienne un matériau vivant.



Du coup, nous mettons en branle toute une série de connaissances comme la granulométrie du sol, sa chimie, etc. Ce qui rentre aussi dans l'économie du moindre mouvement. Nous essayons de faire ce mouvement d'"entrant" et de "sortant" le plus petit possible, il s'agit de savoir utiliser ce qui est sur place. Cela réduit également la circulation des camions.

À l'écoute des habitants

Quand je reviens sur mes projets anciens, je remarque que j'avais une propension à vouloir m'exprimer, à exister très fortement en élaborant un important dispositif formel. C'était moi d'abord. Et puis, petit à petit, dans la mesure où je n'avais plus à démontrer mes capacités à exercer mon métier, je me suis moins occupé de moi-même et davantage des autres. Mes projets sont également devenus plus attentifs aux conditions des lieux auxquels ils étaient destinés, alors qu'auparavant le site était une préoccupation un peu secondaire ; les paysagistes avaient une chose à dire et ils la disaient, sur n'importe quel support. Ma première réalisation était à Grenoble : il s'agissait de buttes, et je ne m'étais alors pas rendu compte que je transformais la physionomie générale du site, et surtout que j'essayais d'imiter le phénomène naturel des grandes montagnes alentour. Mes dernières réalisations ont été bien accueillies par le public, le parc de Gerland à Lyon ou les quais de Bordeaux. Les gens y ont immédiatement trouvé leur place, il suffit de s'y promener un dimanche pour le constater. Il y a une raison à cela : le projet était déjà en cours quand je suis arrivé, et je me suis inscrit dans le prolongement d'une dynamique existante. Et, dans le parc que j'ai fait pour Renzo Piano à la Cité internationale à Lyon, on pourrait dire que l'on ne voit pas du tout qu'un paysagiste y a travaillé, ce qui est à mon avis une qualité, c'est comme si les choses avaient toujours été là.

Et je considère que la "participation", que l'on peut évidemment critiquer parce qu'elle est parcellaire et parfois bavarde, joue un rôle important. Vous êtes tout d'un coup obligé d'entendre, et vous entendez avec force que ce que vous faites n'est pas pour vous mais pour les autres. De plus, vous vous rendez compte que l'ensemble des demandes forme un nœud de contradictions que votre projet doit dénouer. Les politiques devraient être dans la même situation, ils devraient traduire, transcrire ces demandes, ne pas les prendre littéralement mais essayer de comprendre ce qu'elles sous-tendent. Et, souvent, apporter de légères modifications au projet initial suffit.

L'espace public, c'est la coexistence pacifique des contraires

L'espace public fait l'objet d'une revendication très puissante. Tout le monde veut son morceau d'espace public,

ce qui complique considérablement le projet, puisque ces demandes opposées font exploser la structure de l'espace public traditionnel – celui que l'on connaît dans nos grandes villes –, disons haussmannien. La configuration trottoir/rue n'étant plus capable d'absorber les exigences contradictoires des divers usagers, on segmente et compartimente de plus en plus, on rajoute toujours du "matériel", alors que la vraie solution serait de retrouver l'esprit d'un espace partagé – ce qui est toujours la signification et le rôle de l'espace public. En France, la collectivité fait un constat d'échec en matière de civilité et réprime de plus en plus, alors qu'il vaudrait mieux mettre brutalement tout le monde face à ses responsabilités ! Je pense que l'avenir serait à un plateau partagé où tout le monde circulerait ensemble. Il suffirait de cadenciser la vitesse des voitures, puisque ce sont les automobilistes qui compliquent tout ! Nous avons d'ailleurs le sentiment que tout ce qui se fait actuellement n'est que provisoire, parce que ce n'est pas la bonne solution. L'espace public est en crise, il faut le réinventer complètement, comme à l'époque d'Hausmann. Il y a un énorme travail sur la planche, mais je ne vois pas bien où l'on forme des gens pour le faire...

J'ai tendance à penser que les paysagistes joueront un rôle de plus en plus important. Mais j'aimerais aussi que d'autres professions s'y mettent, par exemple que, dans l'enseignement de l'architecture, la notion du temps soit abordée, et que l'on y introduise aussi une formation en biologie, une pensée du vivant. Et je demanderais aux paysagistes de réfléchir à leur véritable place, qui n'est peut-être pas seulement dans la ville. C'est maintenant en périphérie des villes que la modernité s'exprime, et c'est là que nous devrions intervenir, pour défendre cette idée que le capital de la périphérie, c'est le paysage de la campagne !

Et finissons-en avec cette idée fautive que la modernité est la juxtaposition, et la "ville émergente"... Il faut articuler les choses entre elles, se poser la question de l'ensemble, être bienveillant. Et faire que les choses "prennent" les unes par rapport aux autres et composent un tout qui ait un fond et un sens. C'est possible ! D'ailleurs, en prônant l'idée de l'interrelation, je n'ai pas le sentiment de faire preuve d'idéologie. Parce que, dans mon métier, si je ne m'y applique pas, j'échoue. Il est évident que les plantes que je mets en œuvre doivent avoir un rapport avec le terrain qui va les recevoir, avec le climat du lieu, s'associer harmonieusement, ne pas se nuire. Je travaille avec le vivant. Cette méthode ne vaudrait-elle pas pour l'organisation de l'espace urbain et ceux qui l'occupent ? |

Propos recueillis par Annie Zimmermann, le 8 avril 2008, à Paris.

Unité de lieu et entremêlement des temporalités

Pour au moins deux raisons, nous devons interroger [Marcel Roncayolo /1](#) sur sa façon d'envisager les espaces publics dans une perspective environnementale : la première parce qu'il pense toujours le temps comme un territoire de l'existence et la seconde parce qu'il relativise l'espace autant que le temps. Petite leçon de géohistoire urbaine...

1/

Né à Marseille en 1926, Marcel Roncayolo est agrégé de géographie, professeur émérite de l'université Paris 10 (Nanterre). Parmi son œuvre abondante, citons *Les Grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille* (éditions de l'EHESS, 1996) et *Lectures de villes. Formes et temps* (éditions Parenthèses, 2002).

Je me méfie un peu du terme "développement durable", parce qu'il est maintenant la légitimation que l'on trouve à tout. Dès que l'on veut faire quelque chose, on parle de durable. Par ailleurs, cette notion ne me semble pas claire en France, c'est une traduction assez mauvaise de *sustainable*. À mon avis, si l'on veut en donner une définition plus précise, il s'agit d'un développement qui s'entretient lui-même, qui ne détruit pas et qui ne cesse de construire. Et je crois même que l'on pourrait donner deux sens à "durée". La durée, c'est, par principe, ce qui ne change pas : pourvu que ça dure, pourvu que ça reste comme c'est ! Cette première définition me semble dangereuse, parce qu'elle tend à figer l'histoire. L'autre évoque le fait d'être dans le temps, plutôt dans la continuité, ce qui irait mieux avec la notion de développement durable. Vous voyez bien toutes les perfidies qu'il y a derrière ce vocabulaire, qui est devenu un peu sacré et qui finalement risque de couvrir trop de choses ni déclinées ni analysées.

Alors que veut dire "espace public et développement durable" ? Première remarque : l'espace public étant public par définition, il échappe à nos durées individuelles. Dans le fond, il dépasse l'individu, le place plus qu'il ne le limite. L'espace public contient le côté collectif de notre existence, à un moment déterminé mais aussi, dans une certaine mesure, à travers le temps. Son organisation dure plus ou moins, mais nous dépasse. Autant une partie de la ville – je suis d'ailleurs tombé sur des écrits saint-simoniens qui disent exactement cela – peut fonctionner sur un temps relativement court, sur la mode, y compris dans une certaine mesure les immeubles ou à plus forte raison la décoration, autant il y a des trames beaucoup plus longues. Je dis toujours qu'entre le système de rues, la parcelle et l'immeuble il y a une sorte de liaison permanente. Et qu'une même rue, même si son organisation ne change pas, peut connaître des évolutions extrêmement différentes, à la fois du bâti et de l'usage. Ce qui m'intéresse, ici, c'est le rapport entre notre vie individuelle et des choses qui ne sont pas forcément éternelles mais qui ont tendance à

durer. D'autant plus que derrière il y a toujours un élément économique – pas seulement culturel – et que l'organisation de l'espace et de la ville est un investissement qui n'a de sens que s'il rapporte. Mais, étant donné qu'il n'est pas seulement un espace de marchandisation – celui de l'emplacement –, il doit aussi s'inscrire dans cette chose plus ou moins organisée qu'est le collectif et dont la durée n'est pas assurée. Dans notre vie, les espaces publics se modifient, mais le rapport que nous entretenons avec eux – comme dans le Nantes de Julien Gracq – s'est établi avant certains de ces changements. La durée n'implique pas l'absence de changements. Il ne faut pas confondre durée, système figé et mouvement. Et, dans la ville, le mouvement c'est l'espace public.

Les deux versants du présent

À Marseille où je suis né, par exemple, je peux appréhender l'espace public avec des représentations antérieures à celle qui prédomine à l'heure où je vous en parle. En effet, c'est moi qui fais la durée, j'ai ma perception passée et ma vue actuelle. Et si j'avais quelque ambition, j'aurais certainement des vues d'avenir ! Finalement, aucun système n'est totalement équilibré, ils évoluent tous, chaque système est en permanence dans la remise en question de lui-même. C'est d'ailleurs là l'intérêt de l'espace public. Ou bien on transforme son organisation, ou bien on se débrouille pour lui trouver un autre sens. L'exemple de New York est assez étonnant : sa trame d'avenues et de rues perpendiculaires a été établie au début du XIX^e siècle, et c'est sur cette configuration quasiment inchangée dans le temps que Manhattan a d'abord bâti des maisons de style victorien et par la suite, en regroupant des parcelles et le cas échéant en modifiant l'espace public – mais c'est assez rare –, construit de gigantesques buildings. Avec justement ces durées différentes des choses... et ces rapports différents entre les choses et les usages ! C'est ce qu'il faut décomposer : il s'agit à mon avis d'une des grandes caractéristiques de la ville, entre des tendances à l'inertie de la longue durée – on ne touche pas trop ce qui existe – et des changements d'usage qui peuvent être rapides, imprévus, etc.,



et que l'on ne peut pas dominer. Et éviter la désertification absolue par rapport à la fréquentation antérieure me semble être l'un des problèmes du développement durable. Les rythmes étant de toute façon ceux du collectif. L'espace public, ce n'est pas chaque individu qui le crée, c'est chaque individu qui le fréquente, qui lui donne un sens, même s'il lui est en partie imposé.

Espace public ? Espace des publics

Et je pense aussi que la façade des immeubles est essentielle, elle est justement la ligne de partage et aussi de contact – la fenêtre – entre l'espace intime intérieur et l'espace collectif extérieur, l'espace public ayant cet avantage par rapport à l'espace intime : il n'est pas ségrégatif, tout le monde peut en principe le fréquenter. Je constate que les lieux intermédiaires ont tendance à s'effacer ou à être privatisés (les cours d'immeuble, les passages, les jardins intérieurs...). Habiter sur cour n'est pas palpitant, sauf dans le cas d'une création collective comme dans le film *Fenêtre sur cour*. Pour ma part, je suis côté rue, malgré le bruit ! Il s'agit à la fois d'une mise en scène de soi et d'une mise en scène pour soi de ce qui vous dépasse. C'est le bruit de la ville, la "rumeur" de Julien Gracq, ce par quoi l'on tient à tous les autres fils que l'on ne voit pas nécessairement.

Je crois que la voiture annihile le sens de la ville, dans la mesure où on utilise l'espace public sans le voir. C'est un peu comme le TGV, on ne voit plus le paysage que l'on traverse. Pour ma part, je souffre énormément quand je dois visiter une ville en voiture, car je ne connais vraiment que les lieux que j'arpente à pied. C'est là une des valeurs profondes de l'espace public en tant qu'espace piétonnier. Cela ne veut pas dire qu'il faille tout séparer par des zonings qui aboutissent souvent au drame, mais l'espace public demeure l'endroit où l'on est prêt à voir des choses que l'on n'était *a priori* pas destiné à voir. C'est lié d'une part à notre déplacement physique et d'autre part au fait que l'on découvre toujours quelque chose de neuf, ne serait-ce que la bouille du type que l'on croise et qui n'est pas la bouille de celui que l'on a croisé la veille ! En ce sens, je considère que la vitrine joue également un rôle important, le supermarché ou la petite surface étant un recul dans la sociabilité. Alors que la vitrine peut attirer plusieurs personnes qui échangent des regards entre elles, ce qui crée au niveau le plus humble le sens du collectif, et même du collectif imprévu. C'est aussi ce que j'ai trouvé dans l'article saint-simonien de Reynaud, qui est génial : "La ville est d'autant plus importante qu'elle permet une sociabilité hors domestique." Et c'est bien là le rôle de l'espace public ! Pour cela, il doit veiller à accueillir chacun. Or, on assiste à une standardisation du mobilier urbain insupportable, et d'ailleurs contre-productive. En particulier tout ce qui sert à canaliser la traversée des avenues importantes, cette manière de fermer le trot-



Jan-Hanning / REA

toir par des barrières qui fait du piéton un prisonnier ! Pour défendre le piéton contre la voiture, on l'enferme ! Ce qui de plus gêne terriblement quand on a une poussette. C'est assez typique de la France, alors qu'aux États-Unis, dans les grandes villes, l'automobiliste s'efface toujours devant le piéton. Manhattan est une grande ville pédestre. Quant au tramway, qui est à la mode, je le nomme ironiquement la voie (voix) électorale, car il a fait réélire plus d'un maire... Mais quel avantage offre-t-il ? Je laisse de côté son coût élevé pour les collectivités et ne mentionne que sa principale qualité, être réglé collectivement. Il donne une relation presque piétonnière à la ville en établissant sans cesse un rapport entre le voyageur et le paysage. Il s'agit d'une vitrine mouvante en quelque sorte, qui favorise le triangle magique : nous, notre voisin et ce que nous voyons au-dehors. C'est un lieu de sociabilité, au contraire du métro à qui il manque ce troisième élément, ce que l'on voit en commun, que l'on découvre avoir en commun.

Propos recueillis par **Thierry Paquot** et **Annie Zimmermann**, le 27 mars 2008, à Paris.

Palmarès 2008

En Europe, parmi les 3 227 équipes inscrites à Europan 9, 1 752 sont allées au bout de l'exercice et ont rendu un projet. 383 dossiers ont été présélectionnés puis étudiés lors de la rencontre des villes européennes à Catane, en Sicile. Au total, 132 projets ont été lauréats ou mentionnés, 65 cités et 512 jeunes professionnels récompensés.

Cette session a de nouveau confirmé la dimension européenne d'Europan : 22 pays ont proposé des sites et, parmi les candidats intéressés par les 73 lieux mis au concours par les Villes, de très nombreuses nationalités étaient représentées et mélangées au sein même des équipes. Autre succès transfrontalier : 261 équipes ont répondu dans un autre pays que le leur.

En France, ce sont 200 équipes de jeunes architectes, urbanistes, paysagistes qui ont remis des projets mixant les échelles, architecturales et urbaines, théoriques et opérationnelles, et une réflexion sur des sites à la taille et aux problématiques peu courantes dans la production actuelle. Le déclassement d'une autoroute à Reims, l'évolution d'une cité d'habitat social à Mulhouse, le traitement du site de l'hôtel-Dieu déplacé à Clermont-Ferrand, la reconversion d'une friche industrielle à Saint-Chamond, le rapprochement de la ville et du port au Havre, l'appropriation d'une friche ferroviaire à Bordeaux ont inspiré des réponses très variées qui émergeront, après discussions, études..., en des réalisations négociées, preuve d'audaces partagées.

200 projets ont répondu par l'innovation, la poésie ou le concept aux questions des six villes partenaires. Ce travail a souvent questionné la programmation projetée par les collectivités. Là est toute la spécificité de ce concours qui se nourrit, pour se construire, des réflexions de tous ces protagonistes, candidats bien sûr mais aussi Villes (six sites), membres du jury et experts.

Le jury était composé de :

Étienne Crepon (F), directeur, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction ; **Philippe Laurent** (F), maire de Sceaux, président du CAUE 92 ; **Guy Bernfeld** (F), directeur général adjoint au développement, chargé des grands projets, Société nationale immobilière (SNI) ; **Philippe Madec** (F), architecte, professeur à l'école d'architecture de Lyon, atelier d'architecture Philippe Madec, Paris ; **Frédéric Bonnet** (F), architecte, enseignant à l'école d'architecture de Clermont-Ferrand, OBRAS SARL, Paris (lauréat E3 à Alicante, en Espagne) ; **Hans Thoolen** (NL), architecte, urbaniste, coordinateur de la qualité urbaine de la Ville de Breda, Pays-Bas ; **Sebastian Redecke** (D), architecte, rédacteur en chef de la revue *Bauwelt*, Berlin, Allemagne ; **Alfred Peter** (F), paysagiste, atelier Alfred Peter, Strasbourg ; **Bruno Gabrielli** (I), urbaniste, adjoint à la qualité urbaine à la ville de Gênes, professeur au Politecnico, Milan, Italie ; **Damaly Gastineau-Chum** (F), urbaniste, responsable secteur nord à Plaine-Commune, Saint-Denis ; **Alain Bertrand** (F), architecte, directeur de l'aménagement à la SEMAVIP, Paris.

La commission d'expertise comprenait :

Claire Schorter, architecte, urbaniste ; François Andrieux, architecte ; Emmanuel Redoutey, architecte, urbaniste ; David Marcillon, architecte ; Jean-François Renaud, architecte ; Sabine Guth, architecte.



Équipes lauréates**BORDEAUX / Cracovie-Latule : "Field"**

LatN45 : Tomà BERLANDA, architecte (Italie), Lorenzo BRONNER, architecte (Suisse), et Andrea VIGLINO, architecte (Suisse)

LE HAVRE / Sud Marceau : "Pli & Plug"

Pauline NORMIER, architecte (France), Chrystel CANONNE, architecte (France), Christelle BESSEYRE, architecte (France), Philippe REACH, architecte (France), et Enora POSTEC, architecte (France)

MULHOUSE / Cité Sellier : "Mix cité du Sellier"

Julien COULOMBEL, architecte (France), et Stella ISOLA, sociologue (France)

SAINT-CHAMOND / Anciennes aciéries : "Déconvolution"

Eva HELFT, architecte (France), Rozenn DULEY, paysagiste (France), Gaspard PINTA, architecte (France), et Gregory DUBU, paysagiste (France)

Équipes mentionnées**BORDEAUX / Cracovie-Latule : "La ville de plus près"**

Anne BOSSE, architecte (France), et Solen NICO, architecte (France)

CLERMONT-FERRAND / L'hôtel-Dieu : "Sub-Terra/Supra-Terra"

Alessandra SWINY, architecte (Grande-Bretagne), Maria HADJISOTERIOU, architecte (Chypre), et Aristotelis DIMITRAKOPOULOS, architecte-urbaniste (Grèce)

Avec : Georgia GEROGIOU, architecte d'intérieur (Chypre), Martha CHRYSOSTOMOU, architecte d'intérieur (Chypre), Victoria VLADOVSKI, étudiante en architecture (Chypre), George KALLIS, étudiant en architecture (Chypre), Natalie PAPTHERODOULOU, étudiante en architecture (Chypre), Nicole FLORENTZOU, étudiante en architecture (Chypre), et Sophia NEOKLEOUS, étudiante en architecture (Chypre)

CLERMONT-FERRAND / L'hôtel-Dieu : "Patrimoine, paysage et densité"

Guillaume RAMILLIEN, architecte (France)

LE HAVRE / Sud Marceau : "Pier to pier"

Anne-Gaëlle CLEAC'H, architecte (France), Golven LE POTTIER, architecte (France), François GOULET, architecte (France), Philippe LEROY, architecte (France), Matthias DEBIEN, architecte (France), et Jonathan DESCHAMPS, architecte (France)

MULHOUSE / Cité Sellier : "U&I Blocks"

Maarten BAEYE, ingénieur architecte (Belgique), Karen KESTELOOT, ingénieur architecte et théoricienne de l'architecture et de l'urbanisme (Belgique), et Lauren DIERICKX, ingénieur architecte (Belgique)

REIMS / Chaussée Saint-Martin : "On the road"

Nicolas REYMOND, architecte (France)

REIMS / Chaussée Saint-Martin : "Espaces d'état discret"

Camille BOUR, architecte (France), et Aurélia BEAU, architecte (France)

Avec : Vanessa MATHIEU, designer urbain (France), Hélène ZELTER, architecte (France), et Émilie CHATEL, architecte-urbaniste (France)

SAINT-CHAMOND / Anciennes aciéries : "Histoire(s) de coteaux"

Fabrice GALLOO, architecte (France), Alice FLAVIGNY, architecte (France), Marie DAL-COL, architecte (France), et Denis BOUVIER, architecte (France)

Équipes citées**LE HAVRE / Sud Marceau : "L'instant et l'horizon"**

Tanguy ROBERT, architecte (France), Matthieu GERMOND, architecte (France), et Maëlle TESSIER, architecte (France)

LE HAVRE / Sud Marceau : "Irrigation"

Collectif X-ref : Thomas COLLET, architecte (France), Romain GREGOIRE, architecte (France), Marie-Caroline MONAT, architecte (France), Nicolas THEBAULT, architecte (France), et Clément LOGEREAU, designer urbain (France)

MULHOUSE / Cité Sellier : "Surimpression urbaine"

Sylvain MAZABA-MOUGANI, architecte (France)

REIMS / Chaussée Saint-Martin : "Densité végétale"

Cyril DESROCHE, architecte (France), et Caroline BINACHON, architecte (France)

REIMS / Chaussée Saint-Martin : "Urbanisation décentralisée autour de marais restitués"

Romina SANCHEZ, architecte (France), et Cyrille CUPERLIER, architecte (France)

Avec : Éric LEHY, architecte (France), et May NOVELLI, architecte (France)