

AMC

L'ÉQUERRE D'ARGENT
LES 100 BÂTIMENTS DE L'ANNÉE
LES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

2018
ARCHITECTURE
EN FRANCE

49 €

DOM : 22 € - CANADA : 31 \$ CAN - N.L.E. CALÉDONIE : 2350 CFP

MAROC : 172 DH - POLYNÉSIE : 2900 CFP

M 02754 - 274S - F: 49,00 € - RD



LE PALIMPSESTE MÉTROPOLITAIN DU XXI^E SIÈCLE

Par Bernard Reichen

La ville européenne est une construction savante. Sa valeur patrimoniale, issue de sa sédimentation séculaire, se conjugue avec sa valeur de charme produite par son appropriation par les habitants. Récemment, une idéologie de rupture, l'accélération du temps et la virtualisation des esprits ont mis à mal ces strates. C'est en résonance avec les attentes d'une nouvelle société que la ville retrouvera toute sa pertinence.

Palimpseste ! Ce mot à lui seul exprime « la ville ». Celle que l'on aime, qui a résisté au temps et se trouve gravée dans notre subconscient. Elle est l'aboutissement d'une dialectique établie entre les formes urbaines et les époques, jusqu'à accéder au statut de ville constituée et stabilisée. Cet état reconnu de patrimoine urbain remarquable marque clairement la fin d'un cycle. Il retrace les étapes successives, parfois contradictoires et souvent violentes, qui ont jalonné ce récit urbain. C'est pourtant la superposition et l'imbrication des « tracés » exprimant les grandes bifurcations de l'histoire qui « font patrimoine » aujourd'hui. La ville historique est un condensé de nécessités, de visions, d'énergie et de foi dans l'avenir. Au-delà, les villes européennes ont aussi cherché, par ces chantiers et avec les codes de leur époque, à inscrire dans l'espace un « bien commun » auquel le plus grand nombre a pu s'identifier. C'est dans un même élan que les sociétés et les espaces se sont recomposés. Ces tracés ont un trait commun. Tous répondaient à la nécessité de rééquilibrer la relation entre la ville en un mouvement (la gestion des flux des personnes et des matières) et la ville à vivre (l'espace de la vie sociale et de l'habitat). Conjuguer dans une même pensée les liens et les lieux, les valeurs statiques et les valeurs dynamiques qui qualifient un espace urbain est, dans l'histoire, le premier marqueur de ce que l'on nomme aujourd'hui « le développement durable ». Une autre considération exprime le génie de la ville européenne : son harmonie n'est parfaite que quand les liens sont aussi devenus des lieux. Cette ville historique fait

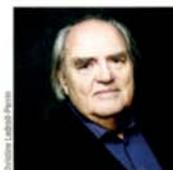
toujours référence aujourd'hui, mais on sait également, depuis le début du XX^e siècle, qu'elle compose un ensemble « fini ». Progressivement, elle est entrée dans le champ de la pensée écologique : on la considère comme une matière première, rare, non reproductible et à ce titre protégée. Dans son expression de l'après-guerre, c'est le mouvement moderne qui a ouvertement rompu le pacte ancestral de la ville palimpseste. Une idéologie de rupture, n'hésitant pas à se revendiquer de la « table rase », s'est cristallisée dans les nécessités de la reconstruction. On connaît la suite de ce contretemps de l'histoire. Un immense espoir, un grand mouvement d'émancipation individuelle et un enrichissement collectif sans égal ont généré une forme urbaine très vite contredite par des évolutions technologiques et sociétales.

L'héritage moderne, c'est aussi cette mosaïque complexe et incertaine générée par le « tout-automobile ». Mises en œuvre par l'addition de logiques sectorielles, les pièces de ce puzzle, quelles que puissent être leurs qualités, ont été développées sans jamais avoir été urbanisées. La conséquence est évidente : les infrastructures divisent

DANS SON EXPRESSION DE L'APRÈS-GUERRE, C'EST LE MOUVEMENT MODERNE QUI A OUVERTEMENT ROMPU LE PACTE ANCESTRAL DE LA VILLE PALIMPSESTE.

autant qu'elles relient, une ville à traverser se superpose à une ville à habiter, sans qu'une pensée commune ne relie ces deux statuts. D'autres espaces

« organisés » se sont trouvés englobés dans cette mosaïque. Les plus évidents composaient les installations industrielles développées depuis le XIX^e siècle. Elles occupaient de vastes sites, souvent proches des centres-villes, reliés à l'eau et bien desservis par les infrastructures urbaines et ferroviaires. Après le traumatisme lié au départ de l'activité industrielle, ces sites ont constitué pour la plupart des villes un formidable effet d'aubaine. La valeur de leur localisation était immédiatement exploitable et, dans les dernières décennies du XX^e siècle, est né le concept de « reconstruire la ville sur la ville ». Si la formulation exprime le renouveau de l'esprit du palimpseste, dans les faits, il s'agissait avant tout de substituer des pièces urbaines à d'autres pièces urbaines sans que les valeurs de l'espace industriel ne soient véritablement considérées. Seuls les châteaux de l'industrie les plus emblématiques ont trouvé grâce dans ce processus. Le principe des « grands projets urbains » s'est développé sur ces terres et se prolonge maintenant comme une histoire dans l'Histoire.



Architecte urbaniste, Grand Prix national de l'urbanisme en 2005, Bernard Reichen s'est intéressé très tôt au développement durable et aux mobilités urbaines. Parmi ses derniers projets réalisés ou en cours : le quartier des Deux-rives à Strasbourg, le Scot et la route de la mer à Montpellier, le quartier Saint-Jean-Belcier à Bordeaux, le Bas-Chantenay à Nantes, la ville nouvelle de Zenata-Casablanca.

Inventer/réinventer : le déclin des grands projets urbains et l'émergence des « points d'intensité »

Par un effet de balancier des politiques publiques dont nous sommes coutumiers, nous sommes passés récemment à une autre idée, placée sous le signe de la « réinvention ». C'est Paris qui a lancé ce mouvement, prolongé par sa métropole et bientôt, par les métropoles régionales. Dans une nuance sémantique, Paris réinvente quand la métropole invente. Réinventer, dans le cadre de la ville historique stabilisée, est donc, avant tout autre chose, une question d'usage et de programmation, déclinée ensuite par l'architecture : la ville de demain existe déjà, c'est la façon de la vivre qui évoluera. Cette attitude est également liée à l'image d'une capitale qui est la première destination touristique du monde. On n'évoque plus aujourd'hui le statut de ville-musée, mais on parle d'une économie de rayonnement en associant la ville patrimoniale à la culture, à l'art, au monde universitaire ou aux nouvelles technologies. Des projets contemporains ponctuels et à forte valeur ajoutée peuvent très bien exprimer la modernité et une façon de se projeter dans le futur, sans le recours, dans Paris intra-muros, aux archétypes internationaux et en particulier aux tours. Inventer, dans l'espace périurbain, s'applique a contrario à des projets installés dans des territoires non stabilisés, souvent situés en marge des gares du Grand Paris Express qui doivent, à terme, composer la ville linéaire structurant l'Ile-de-France. Quel est alors l'imaginaire que l'on entend développer dans ces situations particulières et quel est

l'espace collectif qui en sera l'incarnation ? De nouveau se pose la question de la relation entre les liens et les lieux. Que ce soit dans la ville stabilisée ou l'espace périurbain, il s'agit de générer une constellation de projets, reliés par un label unique et situés, la plupart du temps, hors du champ des zones d'aménagement concerté. A un moment où les jeunes métropoles cherchent des actions rapides et identifiables,

CES PROJETS PERIURBAINS NE CONSTITUENT EN RIEN UN IMAGINAIRE DE LA VILLE ET ENCORE MOINS UN BIEN COLLECTIF ET PARTAGEABLE.

le monde peut y trouver son compte. Pour les villes, c'est une cession d'actifs, fonciers ou bâtis, au secteur privé. C'est aussi un transfert de risque et de responsabilité à des promoteurs, investisseurs

et gestionnaires, pour la mise en œuvre de projets complexes que les collectivités n'ont plus la volonté ou les moyens de maîtriser dans le cadre d'opérations d'aménagement traditionnelles. Nous entrons dans la logique mondialisée des appels à manifestation d'intérêt (AMI). C'est la fin d'une exception française, et ce n'est pas anodin. La puissance publique introduit un label, présenté comme un gage de qualité et perçu comme la garantie d'une « utilité publique » sans la procédure « engageante » qui est (était !) le fondement de l'action urbaine.

Pour le privé, c'est une façon d'acquiescer des charges foncières bénéficiant en outre de l'attractivité de ce label public. Surtout, dans une époque de grande transformation sociétale, ces projets-processus constituent des laboratoires de réinvention des métiers qui concourent à l'acte de construire. Dans une conception globale et intégrée, en fonctionnant en équipes pluridisciplinaires et en mode start-up, on ouvre la voie à toutes les facettes d'une démarche de service générée par la révolution numérique. Ce n'est plus seulement un logement que l'on vend, mais aussi des prestations. La création d'équipements collectifs privés complètera l'offre résidentielle : la santé, l'éducation, les loisirs, la culture, font partie de cette offre urbaine qui se met en place. Enfin, la recherche d'une architecture emblématique ajoute à cette procédure une dimension de grand projet, dans une logique « mitterrandienne », même si l'Etat en est absent.

Que l'urbanisme pénètre sous cette forme dans les territoires périurbains est dans le sens de l'histoire. La logique de zone fait place à une logique de flux, et c'est plutôt une bonne nouvelle. Ces projets peuvent contribuer à dynamiser des secteurs déjà occupés et difficilement transformables



La carte de Cassini (XVII^e siècle), avec les villes en rose installées dans une nature organisée, est l'expression d'un paradis perdu.

dans une démarche flexible, maîtrisable et diffusable dans des contextes diversifiés. Une réponse économique associée à un processus d'expérimentation technique et environnementale constitue les fondements d'un laboratoire urbain accompagnant la transformation sociale. Mais, au-delà de ces intentions, ces projets ne disent rien de la cohérence des milieux habités que cette constellation urbaine va générer. Ils ne constituent en rien un imaginaire de la ville et encore moins un bien collectif et partageable.

Durable: le paradigme de la ville européenne après le mouvement moderne

Un mot, un concept – durable –, a changé notre regard sur la ville et les conditions de son développement. C'est un cadre global qui a été proposé par ses fondateurs mais, par la force des choses, il s'est décliné sous de nombreuses facettes et s'exprime dans une délicate période de transition qui met en lumière ses contradictions autant que ses évidences. Les questions urbaines sont particulièrement concernées par la maîtrise de l'énergie, la nature de l'action territoriale et la perception de la ville par les habitants. La performance énergétique a été le premier levier de l'action. Une pensée complexe a trouvé un champ d'application évident au travers d'une valeur mesurable. De nouvelles techniques et un nouveau cadre réglementaire ont ouvert la voie aux labels et aux certifications. Très vite, nous sommes passés d'une écologie perçue comme une contrainte à une valeur environnementale utilisée comme un argumentaire commercial. Les progrès sont spectaculaires et l'avenir dira comment nous allons sortir d'un nouveau formatage décliné en produits architecturaux. L'échelle proposée par le « réinventer » peut être une première réponse, si l'on admet qu'une forme urbaine spécifique puisse naître de l'assemblage maîtrisé de « produits génériques ». La question territoriale est d'une tout autre nature. Elle trouve sa racine dans la relation entre la ville dense et ses territoires associés. La lecture de la première représentation globale

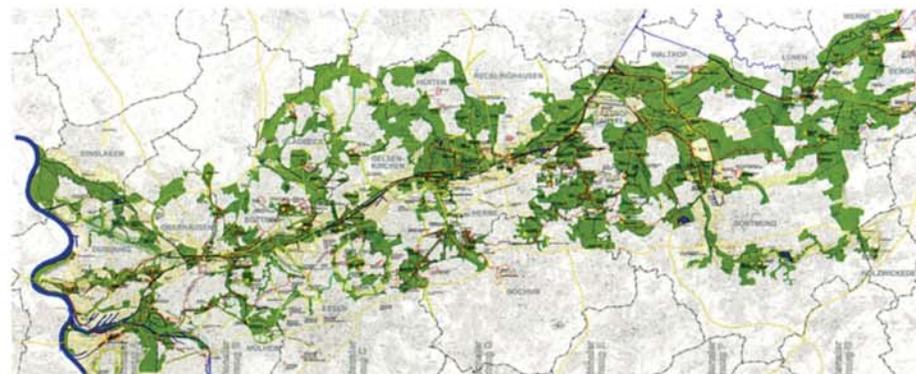
de la France, établie au XVII^e siècle, la carte de Cassini, est particulièrement cruelle. Les villes, teintées de rose et cernées de murs, installées dans une nature sauvage autant qu'organisée, sont l'expression parfaite d'un paradis perdu. Nous avons détruit une relation essentielle sans installer pour autant un autre principe de cohérence. Nous en prenons conscience aujourd'hui par une autre représentation, celle de la cartographie numérique qui nous fait pénétrer sans obstacle dans l'univers périurbain.

Au début des années 2000, les schémas de cohérence territoriale (Scot) ont été le premier cadre imposé par la loi établissant une vision globale d'un territoire urbain. A partir d'une démarche systémique, nous avons placé le Scot de Montpellier sous le signe de « l'inversion du regard ». Apprendre à regarder la ville de l'extérieur, faire de

NOUS SOMMES PASSÉS D'UNE ÉCOLOGIE PERÇUE COMME UNE CONTRAINTE À UNE VALEUR ENVIRONNEMENTALE UTILISÉE COMME UN ARGUMENTAIRE COMMERCIAL.

l'agriculture un partenaire du développement urbain et non une valeur d'ajustement de ses besoins, repenser les limites ville-nature comme des projets et non comme des lignes de démarcation et associer

des liens et des lieux dans la dynamique des réseaux de tramway. L'urgence consistait à enrayer l'étalement urbain et c'est l'effet que l'on peut constater aujourd'hui. Ce chantier n'est pas terminé. L'inversion du regard annonçait un nouvel état d'esprit mais c'est aujourd'hui, dans un autre état de la société, qu'elle peut devenir un véritable projet. Le facteur humain constitue le troisième aspect du développement durable. Quels sont les seuils d'acceptabilité des politiques et des projets par les habitants eux-mêmes, et dans une société en évolution rapide, quelles sont les actions qui vont entrer en résonance avec les contenus et les temporalités de cette évolution? Le seul indicateur dont nous disposons est l'expression d'une réelle adhésion populaire aux thèses de l'écologie. Cette transformation des esprits est en revanche le fruit d'une grande ambiguïté. Une conjonction s'est opérée entre une aspiration individuelle (la recherche du bien-être) et une peur collective (la prise de conscience des conséquences du changement climatique). Ces deux facteurs sont des déterminants majeurs de l'action urbaine, même si, par leur nature, on pourrait les opposer. La question du changement climatique influencera le plus fortement la forme urbaine, pour des motifs qui ne sont pas uniquement techniques. C'est une transformation que les individus vivent physiquement, avec une réelle anxiété, à plus forte raison quand une dramatisation par ailleurs parfaitement légitime nourrit une interprétation peu hiérarchisée des conséquences de ces phénomènes. « Nous sommes passés d'une société de projet commun à une société de risque partagé... » A l'ère des réseaux sociaux, cette affirmation énoncée au début des années 2000 (*Le Sacre du présent*, Zaki Laidi) se confirme chaque jour. Par ailleurs, une société qui a intégré le temps réel et qui est occupée à reconstruire ses pratiques sociales n'a plus



Sur les friches industrielles de la Ruhr (Allemagne), l'Escher Park, lancé au début des années 1990, associe un parc linéaire, une piste cyclable de 200 km et 90 projets structurants: un urbanisme d'impulsion qui a été capable de restaurer la fierté d'une région en déclin.

le goût de se projeter dans le long terme. Si la notion de bien-être peut entrer en résonance avec les valeurs proposées par les « grands projets urbains », le risque climatique introduit une défiance vis-à-vis de ces mêmes projets. Le sentiment d'inventer le futur avec les outils du passé se renforce sans qu'on ait pour autant la capacité à formuler un futur urbain désirable.

Continuités: l'harmonie entre les liens et les lieux

La continuité physique de l'espace public est un fondement de la ville européenne. A chaque époque de construction de nos territoires, la question des « tracés » s'est posée comme un préalable. Au moment où la dématérialisation des relations humaines a fait intrusion dans nos vies, on pourrait penser que la question est ailleurs, qu'un urbanisme des tracés peut s'estomper au profit d'un urbanisme des modes de vie. Ce serait une profonde erreur. En réponse à cette « virtualisation » des esprits, l'ancrage dans des systèmes spatiaux clairs, reconnus et partagés est une nécessité. Cette réinvention des tracés est déjà engagée dans la reconquête des réseaux existants. Elle s'exprime par deux facteurs d'évolution essentiels: le déclin de l'automobile urbaine et le renouveau des transports collectifs. Le premier postulat est évident: ce n'est plus l'automobile qui dessine la ville. Après une augmentation constante des flux et des infrastructures, nous avons franchi un effet de seuil qui s'exprime par une équation nouvelle: augmentation de la mobilité, diminution de la vitesse et décroissance du trafic automobile. C'est dans ce nouveau paradigme que toutes les métropoles européennes agissent aujourd'hui. Ce n'est en rien la fin des voitures, mais elles n'ont plus leur place dans la ville dense et elles doivent se moderniser pour elles-mêmes: propres, partagées et recyclables, elles ont de beaux jours devant elles, mais un système urbain où la congestion des infrastructures est la règle n'est plus admissible. La recomposition des réseaux routiers sur un mode « apaisé » est maintenant un objectif central des plans de circulation. Le corollaire de ce mouvement est la création, dès les années 1990, de réseaux urbains de transports collectifs incarnés par les « nouveaux tramways ». C'est le seul acte urbain contemporain qui ait réussi à associer un service inestimable (la maîtrise du temps quotidien), un principe d'embellissement (en associant un espace public qualitatif

et continu à une nouvelle scénographie urbaine) et un nouveau facteur de sociabilité (par la création de points d'intensité liés aux pas des stations comme par le fait de relier sur 14 km des quartiers qui s'ignoraient depuis toujours). Par ailleurs, ces nouveaux tramways sont aussi devenus l'outil de régulation du temps dans l'espace métropolitain. Ils ont imposé une vitesse commerciale de 20 km/h. La vie des quartiers s'est réorganisée autour de cette « vitesse pivot », associée aux circulations douces (5 à 20 km/h), et l'automobile est invitée à y rouler à 30 km/h. La maîtrise du temps a remplacé l'obsession de la vitesse. Il est symptomatique qu'une société marquée par un syndrome de l'accélération et une tyrannie du temps réel ait renoncé à la vitesse et plébiscité ce « temps lent » imposé par le tramway. Ce n'est en rien une contradiction. C'est une double appartenance au monde qui s'exprime. Le monde virtuel a introduit dans nos vies un principe d'instantanéité qui se trouve rééquilibré par un ancrage raisonné dans un espace/temps réel apaisé et sécurisé. C'est peut-être un processus de resynchronisation des temps et des espaces qui se met en place et c'est l'univers chaotique des longs

ON POURRAIT PENSER QUE LA QUESTION EST AILLEURS, QU'UN URBANISME DES TRACÉS PEUT S'ESTOMPER AU PROFIT D'UN URBANISME DES MODES DE VIE. CE SERAIT UNE PROFONDE ERREUR.

déplacements pendulaires et de l'automobile urbaine qui n'est plus admissible. Un autre facteur d'évolution conditionne la pensée urbaine: la géographie a repris le pas sur l'histoire. Si la ville historique dense et minérale reste inscrite dans notre imaginaire, c'est l'espace ouvert et la proximité de la nature qui sont plébiscités par les habitants. La protection de cette nature comme des espaces agricoles est le marqueur des politiques publiques. Mais derrière ce consensus, c'est la logique de la sanctuarisation qui est le moteur de l'action. Elle s'exprime par la multiplication des « plans »: climat, eau, incendie, protection des espaces naturels et agricoles, biodiversité, réemploi, etc. Personne ne conteste leur légitimité mais plus que jamais et avec les meilleures intentions du monde, le développement et la sanctuarisation se font face sans être en capacité de proposer un projet commun. Dans l'élan de la reconstruction d'après-guerre, un État bâtisseur a installé un mode de développement que l'on juge aujourd'hui agressif,



Faire de l'agriculture un partenaire du développement urbain. Extrait du Scot de Montpellier (2003-2006, Reichen & Robert, urbanistes; Alfred Peter, paysagiste).

banalisateur et décontextualisé. Si une nature riche et souvent abondante existe toujours dans l'espace périurbain, ce sont les continuités naturelles qui ont été mises à mal par l'étalement urbain. Cet Etat bâtisseur est devenu aujourd'hui « protecteur » de ces espaces naturels menacés.

Toute la question est de sortir de l'esprit de la réparation pour reprendre le fil du récit urbain. Prendre aujourd'hui l'initiative de restaurer et de repenser ces continuités naturelles, c'est ouvrir la voie à la construction d'un troisième réseau métropolitain axé sur les déplacements doux et les nouvelles mobilités individuelles ou à la demande.

Un tel réseau constituerait l'identifiant de l'espace périurbain et se lirait comme un miroir du domaine public continu des rues et des places de la ville historique. Imbriquer le réseau viaire, le réseau des transports collectifs et un réseau doux et naturel permettrait de donner une nouvelle lecture de

**REINVENTER LA
« NATURE URBAINE »
PEUT CONSTITUER
UN AXE FÉDÉRATEUR
ET DONNER TOUT
SON SENS À L'IDÉE
D'UNE INVERSION
DU REGARD.**

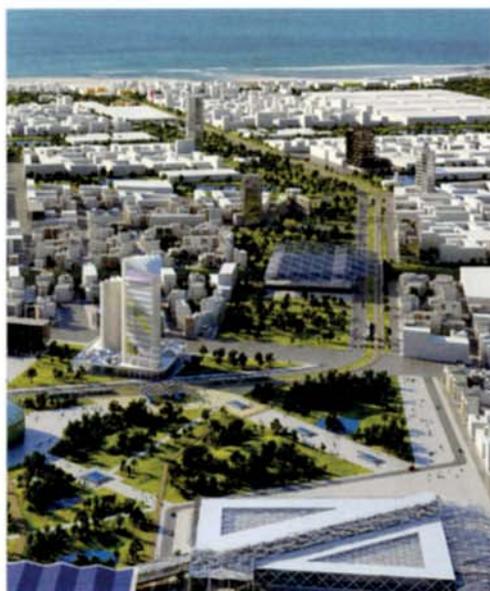
la mosaïque métropolitaine et de construire un cadre propice à l'éclosion d'une constellation de points d'intensité urbaine telle qu'elle se dessine aujourd'hui. Cet urbanisme de flux, induit par ces

réseaux, n'a pas pour vocation de se substituer à d'autres modes de production de la ville. Il répond à une réalité : pour une grande part, la ville de demain existe aujourd'hui, mais c'est la façon de la vivre, de s'y déplacer, de la moderniser et de l'embellir qu'il faut inventer au regard des attentes et des outils de la société numérique.

Reconstruire la nature sur la ville

Nous avons reconstruit la ville sur la ville, nous allons maintenant reconstruire la nature sur la ville. C'est le paradigme urbain et sociétal de notre époque. Au moment où la virtualité envahit nos esprits, nous allons retrouver les rythmes de la terre. Comme réponse à la question de l'accélération, le sociologue Hartmut Rosa introduit le concept de « résonance » (*Résonance : Une sociologie de la relation au monde*, 2018). La nouveauté de cette pensée développée selon trois axes (le social, le transcendantal et la relation au monde matériel) est de rompre avec l'image destructrice souvent attachée au principe d'accélération. Aujourd'hui, tous les projets urbains sont mis sous le signe de la coproduction sans qu'aucun imaginaire de la ville n'accompagne cette volonté.

Si l'on admet l'idée d'un « nouveau palimpseste » où la transformation sociétale et la construction de l'espace procèdent d'un même mouvement, il faut alors réinstaller ce projet urbain dans une telle pensée positive sans renoncer à l'amplitude que doit incarner une grande ambition territoriale. Réinventer la « nature urbaine » peut constituer cet axe fédérateur et donner tout son sens à l'idée d'une inversion du regard. Dans des espaces limités et identifiés, nombre de thématiques peuvent être déclinées et interprétées pour construire un territoire de la coproduction



La ville nouvelle de Zenata (Maroc) et son parc linéaire de 4 km. Reichen et Robert, urbanistes, TER, paysagistes (étude en cours).

(santé, alimentation, sport, éducation, culture, nouvelles mobilités, etc.). La faisabilité d'un tel projet est beaucoup plus simple qu'on ne peut l'imaginer. Ce que nous avons su faire pour les grands axes routiers ou pour les tramways, nous saurons le faire pour un réseau souple, flexible et résilient, absorbant les délaisés au lieu d'en créer de nouveaux. A plus forte raison, quand un tel espace peut être pensé comme un rhizome. Il procède d'un principe de continuité mais, dans une pensée fractale, chaque pièce qui le compose est autonome. Chaque pièce porte les valeurs de l'ensemble tout en constituant aussi une réponse à des situations géographiques et urbaines particulières. Par ailleurs, de nombreux prototypes ou projets existent en Europe. Ils sont souvent associés à la reconquête des rives des grands fleuves : les quais de Bordeaux, le parc de la Loire à Nantes. A Valence, en Espagne, la Turia a été détournée pour laisser la place à un imposant parc linéaire. A Copenhague, la grande traversée de la ville pour les piétons et les vélos est associée à un parc linéaire constellé de petits équipements. Mais le modèle fondateur pour un tel mode de pensée et d'action reste le projet de l'Emscher Park, lancé au début des années 1990 par l'IBA (Exposition architecturale internationale) de la Ruhr. Il s'agissait de développer une action territoriale capable de restaurer la fierté d'une région dévastée par la guerre et le déclin de l'activité industrielle. Elle a pris la forme d'un *radweg* (route à vélos) formant une boucle de 200 km, associé à un parc linéaire. Ce réseau fédérait 90 projets emblématiques et structurants inscrits dans des contextes contrastés. C'est l'exemple parfait d'un urbanisme d'impulsion, géré par une structure de gouvernance légère, installée pour dix ans, et devenue une structure culturelle : la triennale de la Ruhr. Pour tous les acteurs de ce projet, cet événement reste une aventure humaine et urbaine sans équivalent. Pensé dans un monde « prénumérique », ce projet anticipateur, intervenant par lignes et par points, prend tout son sens aujourd'hui. Au XVI^e siècle, le duché de Toscane était désigné comme *citta continuata*. Non pas parce que la ville était continue, mais parce que le plein et le vide, le bâti et la nature, semblaient dessinés d'une même main. Quelle sera la *citta continuata* du XXI^e siècle ?