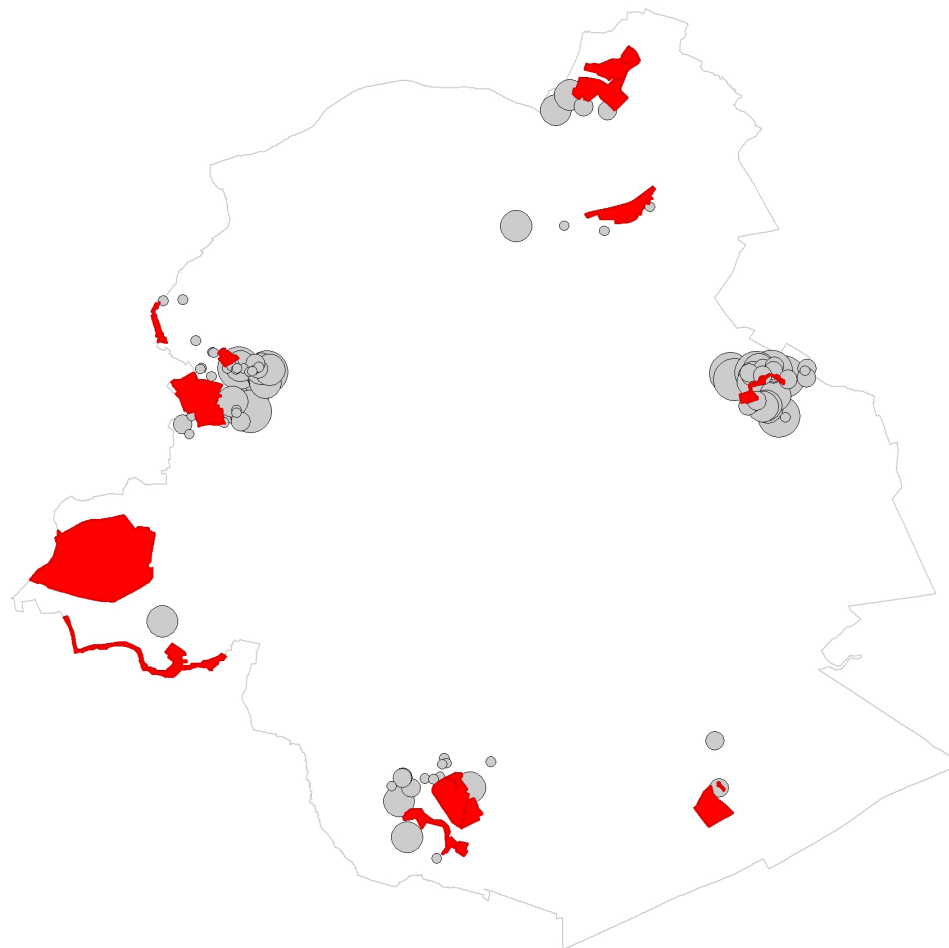




PLACE DE LA NATURE DANS LES FIGURES DE LA CENTRALITÉ

SÉRÉNA VANBUTSELE

Les notes de recherche « Territoires et Développements Durables » ont pour but de contribuer au débat interdisciplinaire autour des problématiques de l'évolution des sociétés et du développement des territoires urbains et ruraux. Elles sont éditées par l'école d'urbanisme de Louvain, sous la responsabilité du professeur Bernard Declève.

Les notes 2010/2 à 2010/10, rédigées par des doctorants de l'école, constituent les travaux préparatoires de la session 2010 du séminaire doctoral « Habitat et Développement », qui constitue une des contributions régulières de l'école d'urbanisme de Louvain au programme de l'école doctorale thématique en développement territorial.

L'édition 2010 de ce séminaire avait pour propos de jeter un regard interdisciplinaire sur l'évolution et les formes des centralités urbaines. Elle a été organisée à Louvain-la-Neuve (Belgique) les 2 et 3 décembre 2010. Nous remercions les doctorants pour leurs contributions et les membres de leurs comités scientifiques qui ont bien voulu relire les notes et nourrir de leurs commentaires les débats des cinq ateliers.

Participants du séminaire

Doctorants et post-doctorants :

Mauricio Anaya, Priscilla Ananian, Patricia Alvarez, Jean-Marie Baschizi, Mario Cicolecchia, Valeria Cartes Leal, Bianca De Marchi, Roseline De Lestranger, Julie Denef, Aniss Mouad Mezoued, Lee Roland, Michèle Trandat-Pittion, Séréna Vanbutsele.

Enseignants - Chercheurs UCL:

Bernard Declève, Bernard Francq, David Vanderburgh,

Invités :

Paolo Colarossi, Université de Rome « La Sapienza » / Rosanna Forray-Claps, PUC Chili / Andres Loza Armand Hugon, UMSS et municipalité de Cochabamba, Bolivie / Jacques Teller, LEPUR –Ulg.

<http://www.uclouvain.be/loci/ecole>

© EDT-Développement territorial – 2010

ISSN 1378-3505

INTRODUCTION

La thématique de la centralité paraît contradictoire à celle des délaissés urbains qui sont au centre de ma recherche. Peut-on, en effet, considérer ces espaces verts comme des centralités ? Premièrement tous les espaces étudiés sont situés sur les bords de la ville dans le sens où ils sont tous situés en seconde couronne et sur la limite régionale. Bon nombre d'entre eux, bien qu'anciennement à l'abandon et délaissés des préoccupations majeures sont ensuite devenus le cœur de luttes contre des projets d'urbanisation. Ils ont alors acquis une force symbolique et deviennent des trésors de guerre, intouchables, défendus bec et ongles par les associations de défense de la nature, qui sont souvent nées grâce à ces espaces résiduels. L'ancien délaissé est alors devenu centralité, à tout le moins à une échelle locale et probablement pour une population limitée. Quant à l'échelle régionale, c'est de la mise en réseau que ces espaces tirent leurs forces et asseyent leur légitimité. Ne pourrait-on dès lors pas considérer la mise en réseau des espaces verts en tant que centralité ? La centralité n'est plus un point absolu dans son sens géométrique mais bien une continuité, un linéaire avec une épaisseur variable que l'on peut considérer comme centralité au sens symbolique et fonctionnel.

Si on élargit le propos, c'est la place de la nature qui devient clairement centrale. En effet, coulée verte, trame verte, maillage vert, ceinture verte, ... constituent désormais une dimension majeure de tous les projets urbains. A l'ère de l'écologie, la nature ne doit plus être introduite par morceaux dans un projet. Au contraire, une nouvelle alliance se crée entre ville et nature et c'est bien l'urbain qui forme le paysage. La nature n'est plus considérée comme une réalité résiduelle. Si l'on se réfère à la définition de W. Christaller de 1933 « la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, région complémentaire de la ville », faut-il pour autant considérer la nature comme un bien et /ou un service offert à une population ? La conceptualisation anthropocentrée de la nature est-elle une solution envisageable ?

LE CORPUS UTILISÉ

L'article analyse différents modèles de projets métropolitains avec leurs concepts de centralité et de relation ville /nature. Le corpus est basé sur les documents issus de la « consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne ». Ces documents fournissent un corpus permettant d'analyser les modèles de métropoles projetés par dix équipes d'architectes et urbanistes. Les dossiers constitués à l'issue de cette consultation sont composés d'orientations théoriques et de propositions pratiques. La partie « recherche fondamentale » se focalise sur « la métropole du XXI^e siècle de l'après-Kyoto ». Cette recherche permet de dégager des modèles urbains et des propositions de structuration de la métropole. Les figures de projets analysés dans le cadre de cet article sont issues des propositions de quatre équipes :

- Equipe «Rogers Stirk Harbour & Partners» : Richard Rogers architecte britannique .
- Equipe «Atelier Portzamparc» : architecte français.
- Equipe «Studio 09 » : Cabinet Studio 09 (1990) Bernardo Secchi architecte-urbaniste italien et Paola Vigano.
- Equipe «LIN» : Agence LIN (2001) Fin Geipel architecte allemand et Giulia Andi.

Pour les modèles urbains dont il est question dans cet article, la relation entre nature et ville est également étudiée. Il s'agit également de mettre en évidence des concepts pouvant être appropriés pour la problématique des délaissés urbains que sont les sites semi-naturels bruxellois. On retrouve, directement liée, à la question ville-nature, la question de la densification.

Plusieurs constantes se dégagent des propositions pour le grand Paris. Certaines, concernant les concepts de centralité et les rapports ville-nature seront analysées plus particulièrement dans la suite de cet article. Mais l'on peut néanmoins s'attarder sur diverses thématiques récurrentes :

La question des déplacements est centrale dans tous les travaux. La mobilité structure le territoire et est indispensable aux projets proposés. Les systèmes de mobilité sont sous-tendus par les modèles urbains. Aucune des propositions de métropole post-Kyoto, malgré les objectifs de diminution d'émission de gaz à effets de serre, ne va dans le sens d'une réduction de la mobilité, bien au contraire. La mobilité est la condition à un bon fonctionnement urbain. Les réseaux de mobilité assurent la cohérence territoriale et la cohésion sociale qui en découle. L'accessibilité est d'ailleurs une notion pivot de tous les projets. En effet, les propositions visent à rendre les lieux proches et à donner à tous les habitants de la métropole la possibilité de joindre n'importe quel point du territoire rapidement (Gaudron et al., 2009, p.16).

FIGURES DE CENTRALITÉ

Toutes les propositions pour l'agglomération parisienne critiquent le modèle radioconcentrique sur lequel Paris s'est développé. Portzamparc y voit par exemple « la panne de l'agglomération parisienne » (Gaudron et al., 2009, p.8).

Pour Rogers : « *La force de Paris est aussi sa plus grande faiblesse : le centre de la métropole domine la croissance et l'équilibre de la périphérie.* » (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009b, p.14). La structure radioconcentrique des réseaux de transport pénalise la population métropolitaine en dehors du centre et congestionne les artères radiales. Cette structure engendre une relation inégale entre Paris intra-muros et les pôles secondaires de la métropole.

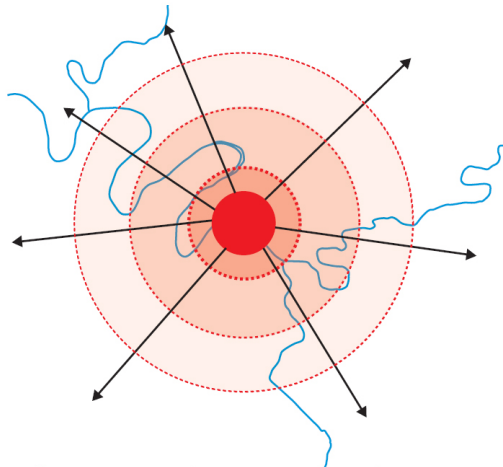
Pour LIN la croissance qu'a connue Paris a « *poussé le centralisme urbain à son paroxysme : engorgement des parties centrales et effets d'éloignement. Autour du dernier cercle de la capitale s'étend la périphérie, une zone diffuse aux épaisseurs et caractéristiques diverses* » (Equipe LIN et al., 2009b). La ville mono-centrique opposant un centre dense et hautement valorisé à une périphérie décroissante en valeur n'est plus un modèle d'avenir (Equipe LIN et al., 2009a, p.16).

Pour Secchi et Vigano, « *Ce qui semble évident c'est la crise du modèle radioconcentrique centré sur un seul pôle, le Paris haussmannien* » (Studio 08 et al., 2009, p.129).

Toutes les équipes de recherche proposent de nouvelles structurations urbaines. Tous (excepté Secchi) travaillent sur un Paris polycentrique ou multipolaire mais à différentes échelles et suivant des modalités différentes. L'équipe de Grumbach, par exemple, travaille sur le concept de « Seine Métropole » avec un territoire recouvrant Paris, Rouen et Le Havre et propose un modèle d'urbanisation discontinu et multipolaire. Rogers, au contraire, propose un polycentrisme compact localisé en première couronne. Contrairement aux autres équipes, Studio 09 de Secchi ne propose pas une structure spatiale basée sur des centres ou des pôles. Au contraire, il suggère un modèle isotropique en opposition à un modèle hiérarchique et donc à une quelconque forme de centralité. Il vise le passage « *d'un système vertical et hiérarchique à un système isotropique et horizontal* » (Studio 08 et al., 2009, p.129).

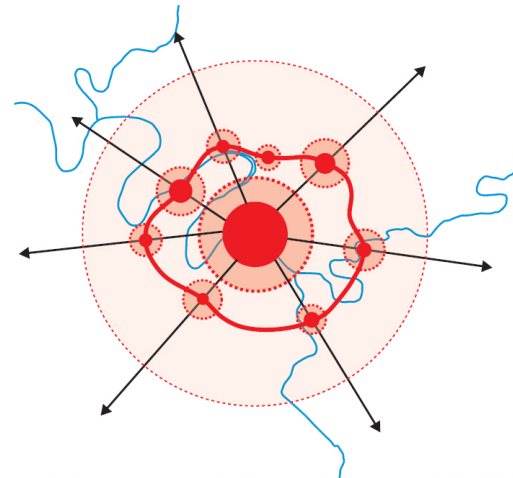
ROGERS : VILLE POLYCENTRIQUE ET COMPACTE.

Le modèle de ville polycentrique compacte proposé par l'équipe de Rogers est basé sur l'intensification des centres urbains existants en première couronne. La croissance et la densification sont connectées sur les pôles existants et situées aux échangeurs clés d'un réseau de transport qui équilibre et renforce les liaisons intra et inter banlieues (liaisons circonférentielles). Ces nouveaux polycentres sont définis par leur relation avec le centre mais également

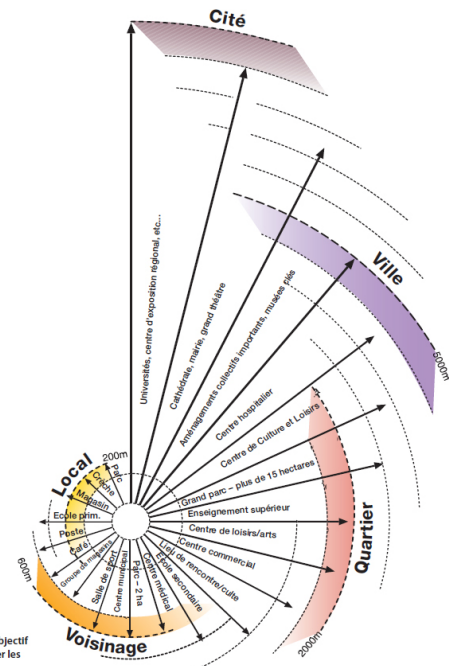


Un grand centre concentré servi par un réseau de transports rayonnant - une version extrême de la ville compacte, représenté par Paris intra-muros

(Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.74)

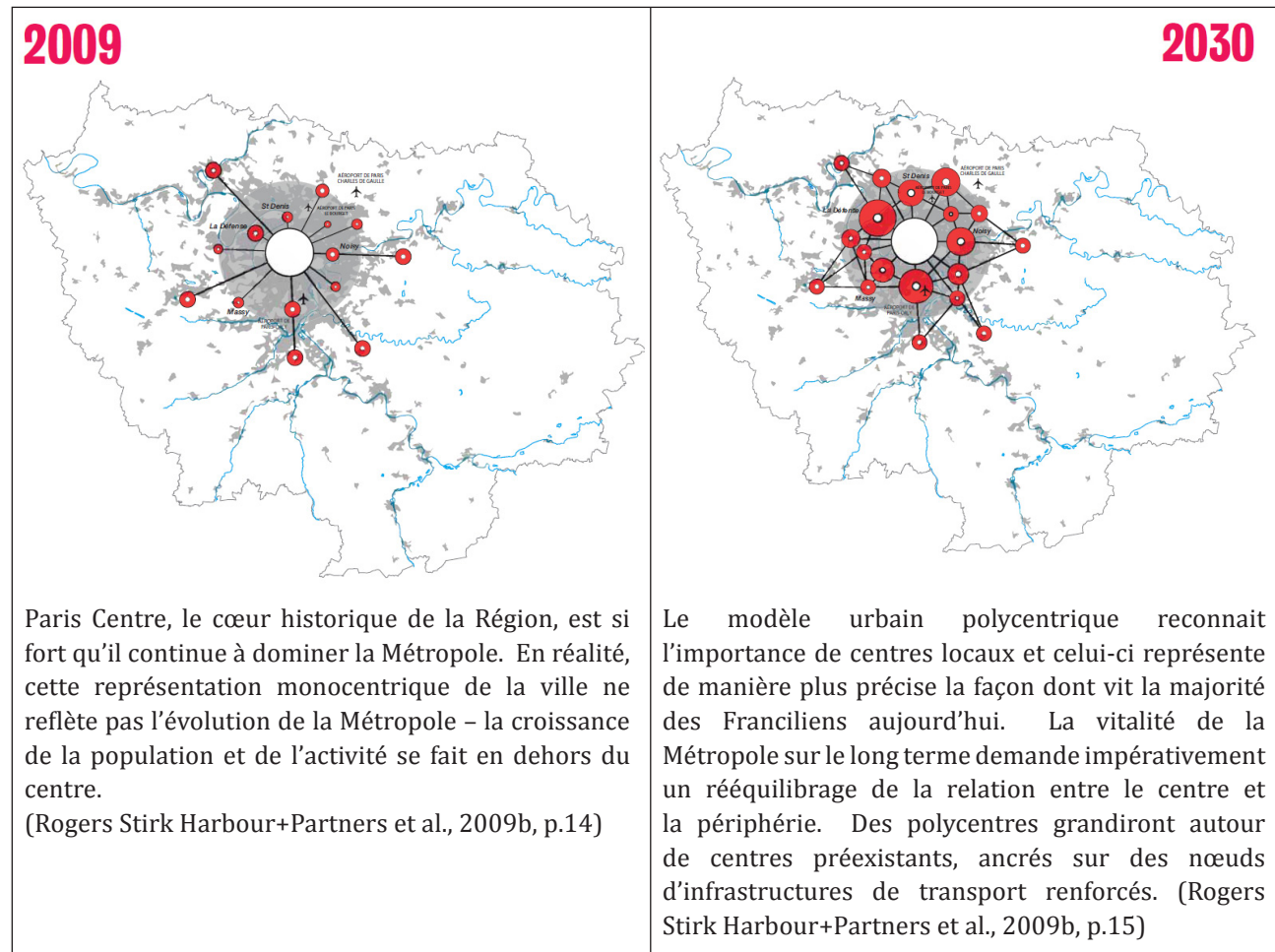


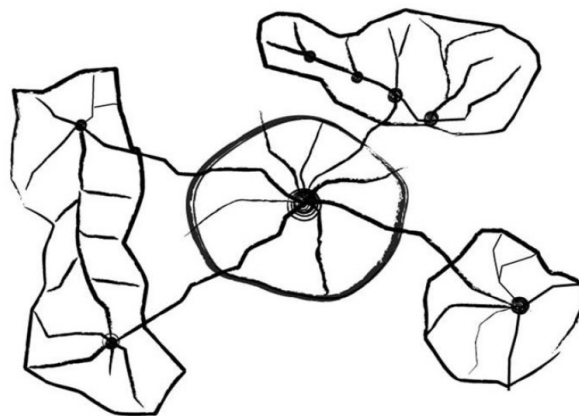
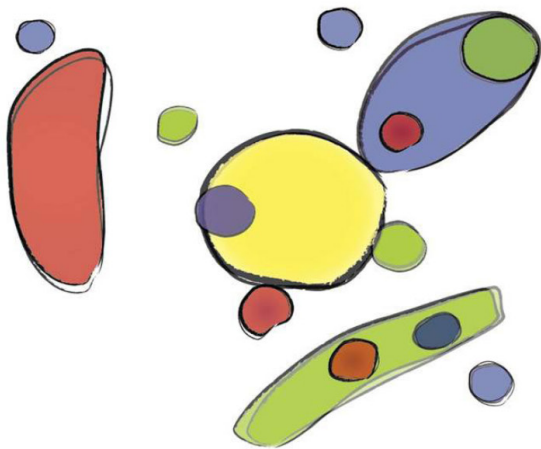
Décentralisés mais concentrés, des nœuds compacts habités liés par un système de transports efficaces. Le modèle polycentrique permet un équilibre entre un réseau de nœuds urbains actifs, des connexions locales fortes et l'accès aux espaces ouverts et à la campagne



Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009b, p.114)

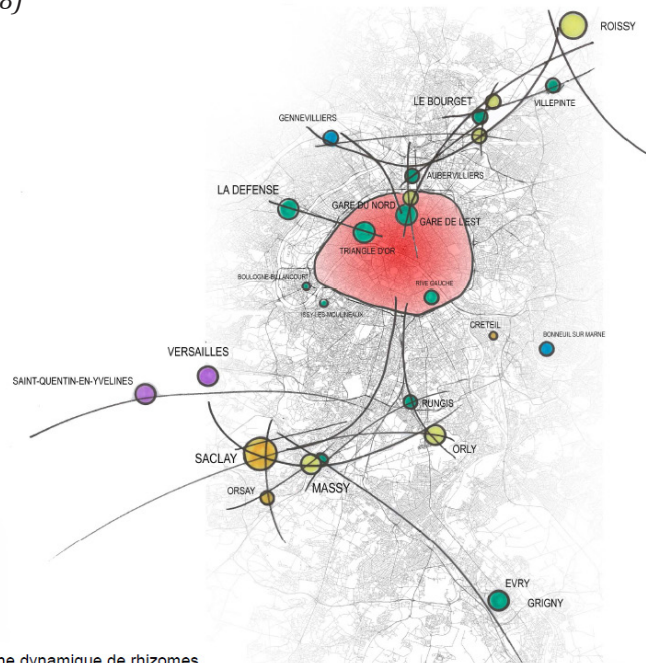
avec les pôles avoisinants. La ville polycentrique est caractérisée par des distances courtes vers les centres locaux qui rapprochent travail, mode de vie et loisirs. C'est de cette proximité et de cette mixité que découle la bonne qualité de vie et un impact environnemental minime (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.74). Afin d'éviter le travers de la centralisation excessive des emplois et des services en zones métropolitaines, les zones résidentielles doivent être intégrées avec des groupes d'emplois et de services dans des subdivisions urbaines relativement compactes (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.61). En plus de la création de proximité et de mixité, chaque pôle doit développer un caractère particulier que renforce l'identité locale et le sentiment d'appartenance à la fois métropolitain et local (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009b, p.14).





Le rhizome

De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.58)



(Gaudron et al., 2009, p.1)

La métropole parisienne, une dynamique de rhizomes

Le polycentrisme proposé par Rogers révèle une hiérarchie claire des éléments urbains. En effet, bien que les éléments nécessaires à la vie urbaine quotidienne soient à proximité, il y a aussi une gradation dans la distribution des équipements. Celle-ci reflète la fréquence de leur utilisation et leur importance métropolitaine (l'épicerie du coin par rapport à un musée d'art moderne). (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009b, p.114).

L'on peut s'interroger sur le terme « polycentrisme compact » utilisé. En effet, le modèle proposé ne renforce-t-il pas le noyau central qu'est la première couronne de la ville ?

PORTZAMPARC : LA FIGURE DU RHIZOME

Pour Portzamparc, il s'agit d'infléchir le processus de métropolisation vers une logique « intensive », c'est à-dire un processus qui maximise la production de « valeurs urbaines » (De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.37).

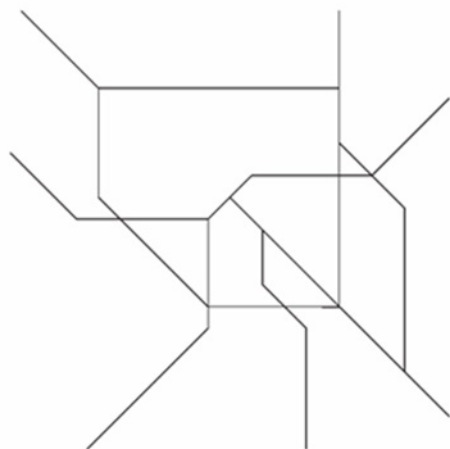
L'ARCHIPEL

L'archipel rythme zones « occupées » /zones « vides » et rompt avec la « tache d'huile » (De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.56). « *La figure de l'archipel articule des pôles secondaires de densification aux zones moins denses ou si possible aux zones vertes. L'idée est de rythmer des zones denses, formant parfois des grands repères visibles de très loin, installés autour des gares de transports métropolitains, dans des rayons accessibles (2km) à vélo assumant des zones moins denses et plus éloignées* » (De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.56). Cette figure évite la polarisation sur le centre unique ainsi que les notions d'éloignement et de relégation qui accompagnent cette polarisation. Le rhizome est élément d'un archipel.

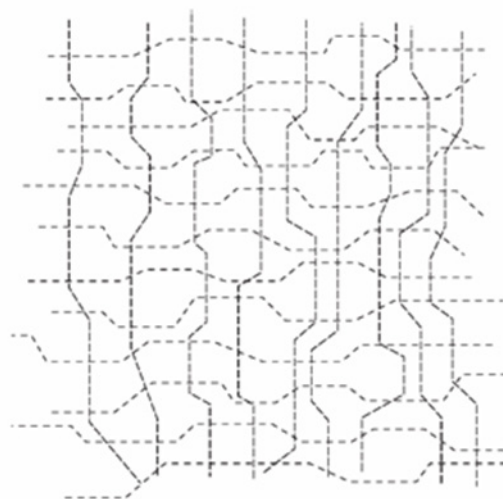
LE RHIZOME

La figure du rhizome désigne la vitalité des « organes » en réseaux de la métropole qui n'existeraient pas sans le centre. Ils n'en sont pas non plus une extension. Ils ont une autonomie relative et sont en relation entre eux et avec ceux d'autres métropoles (De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.57). Le rhizome renvoie à l'image d'un corps multiple dont on peut inciter la croissance mais non autoritairement la planifier à l'image du monde végétal. Un rhizome cerne un espace aux contours mouvants et aux territoires discontinus de dynamiques et de mutations dessinant un cadre partagé pour « accompagner le vivant ». On peut identifier un rhizome là où il y a un potentiel d'intensification de la métropolisation. Ce potentiel d'intensification est associé à :

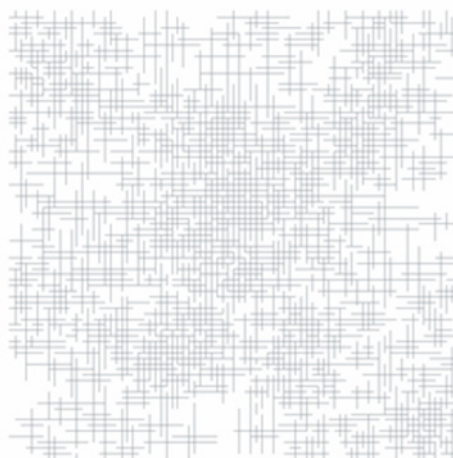
- des territoires en mutation,
- des flux économiques, des déplacements, des profils socio-économiques qui se combinent faisant apparaître des formes de convergences ou de complémentarités et une diversité sociale et fonctionnelle,
- des éléments et des fonctions qui relèvent de la proximité et de la quotidienneté combinés à d'autres éléments métropolitains et d'autres enfin connectés aux réseaux mondialisés.



**espace de la grande vitesse:
réseau isotropique**



**espace de la vitesse moyenne:
réseau passant**



**espace de la proximité, faible
vitesse, réseau isotropique**

*Trois espaces, trois vitesses, trois réseaux -
© équipe Studio 08, Secchi-Viganò (Studio
08 et al., 2009)*

CONCILIATION ENTRE PERFORMANCES MÉTROPOLITAINES ET BIEN VIVRE

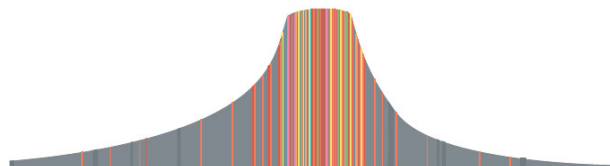
Le rhizome montre les conditions à mettre en œuvre pour aller dans le sens d'une métropolisation intensive conciliant performance et bien vivre. En effet, chaque rhizome combine plusieurs échelles, celle du quotidien avec celle du métropolitain et celle de l'ouverture au monde. L'échelle du rhizome est favorable à un usage intensif de la métropole car elle facilite les « hyperliens » entre le local et le global. A l'échelle globale, chaque rhizome facilite la densification de pôles d'emploi rendant possibles les interactions et les synergies entre grandes fonctions métropolitaines (le productif, la recherche/innovation, le « récréatif », la connectivité...). Simultanément, chacun des rhizomes est conçu comme un élément du système métropolitain, fortement interdépendant des autres. Cette mise en place de liens et de connexions va dans le sens de la fluidité et de l'intégration d'un seul marché de l'emploi, d'échelle métropolitaine (De Portzamparcet Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.38). A l'échelle locale, chaque rhizome est conçu comme un ensemble diversifié plutôt que comme un centre urbain, cherchant à réunir les conditions spatiales d'un « bien vivre » en métropole. En effet, chaque rhizome est structuré autour de grands parcs urbains comme un ensemble diversifié d'un point de vue des fonctions et des densités - répondant à une demande unanime d'espace. Le rhizome permet d'échapper au dualisme centre-périphérie. Il permet de rendre compte de la réalité de l'espace problématique de la métropole : espace des non contigüités, espace des lignes dynamiques de réseaux, espaces des ports et des « portes », des points d'arrivée et de départ, qui viennent troubler et bousculer la figure mère du centre.

INTÉGRER L'INCERTITUDE

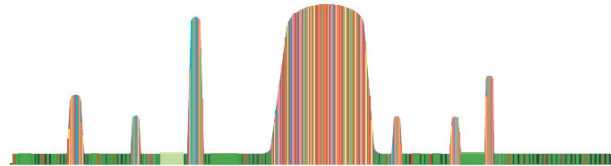
L'autre intérêt de la figure du rhizome est qu'elle préserve l'avenir dans le sens où elle préserve des vides dans le développement métropolitain. Contrairement à la figure de la ville dense qui par sa configuration uniformément dense offre peu de place à la flexibilité, à l'inconnu, la figure du rhizome, au contraire, est une invitation à penser le projet métropolitain en intégrant l'incertitude et à faire place à l'inconnu.

BERNARDO SECCHI , PAOLA VIGANÒ – STUDIO 09 : LA VILLE POREUSE

Le grand Paris est une seule grande métropole. Elle ne peut être découpée en plusieurs villes de moyenne ou grande dimension (Studio 09 et al., 2009, p.8). Secchi ne propose pas une structure urbaine comme la plupart des autres équipes. Au contraire, pour lui, *« tout débat sur les formes des villes est d'ailleurs abstrait. Il n'y a pas de forme de ville qui soit préférable aux autres. On ne doit pas partir, à notre avis, du choix d'une ville radioconcentrique plutôt que multipolaire, polarisée plutôt que dispersée. Il faut partir des scénarios auxquels on doit se confronter, des objectifs qu'on peut se donner et des problèmes que cette décision implique à différents niveaux »* (Studio 09 et al., 2009, p.9). Bon nombre de villes est caractérisé par une forte compacité, par des enclaves et des barrières, des centres et des périphéries stigmatisées, d'espaces et de lieux de qualités exceptionnelles et de lieux résiduels et oubliés. (Studio 08 et al., 2009, p.9). Or la métropole de l'après-Kyoto doit être complètement désenclavée, sans barrières qu'elles soient physiques, monétaires ou imaginaires. La métropole doit être perméable, poreuse isotrope et non hiérarchisée.

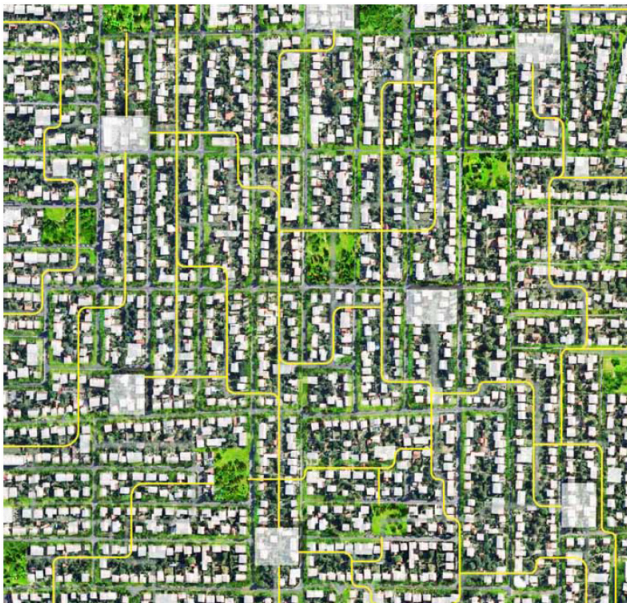


Situation actuelle typique



Intensification urbaine et paysagère

(Equipe LIN et al., 2009a, p.12).



Polarités au milieu de la ville légère. Les habitants y trouvent des services, des produits du quotidien mais aussi un accès au réseau de transport public. Prototype de transformation. Exemple de tissu à Savigny sur Orge.
(Equipe LIN et al., 2009b, p.129)

Porosité : rapport du vide au plein, du non bâti au bâti (Studio 09 et al., 2009, p.18).

Connectivité : possibilité de mouvement dans les différentes directions de la voirie (Studio 09 et al., 2009, p.18).

Perméabilité : la perméabilité mesure non seulement le niveau de porosité d'un tissu urbain, mais aussi son degré de connectivité. Certaines fractures sont en effet plus perméables, notamment celles constituées par le vide (Studio 09 et al., 2009, p.18).

L'accessibilité et la perméabilité ne suffisent pas. Elles doivent être les plus isotropes possibles. **L'isotropie** est une situation physique dans laquelle on n'a pas de direction privilégiée. L'isotropie s'oppose à la hiérarchie. Il faut cependant noter que comme la hiérarchie, l'isotropie est une situation limite qui ne s'avère jamais complète ni parfaite (Studio 09 et al., 2009, p.21).

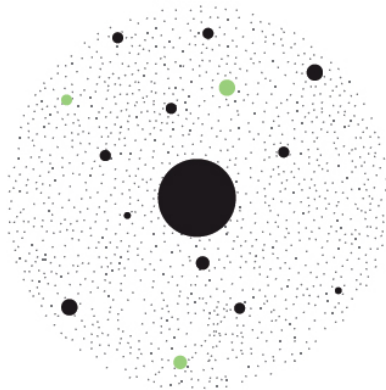
Le concept de ville poreuse qui découle de la connectivité, de l'accessibilité, de la perméabilité et de l'isotropie implique une attention particulière sur la mobilité mais pas uniquement sur la mobilité humaine (voitures, vélos, piétons), également sur la percolation des eaux et la mobilité des éléments naturels (végétaux et animaux) (Studio 08 et al., 2009, p.25), (Studio 09 et al., 2009, p.21).

Secchi propose de mailler et d'homogénéiser le territoire dans lequel les nœuds et les différentes zones d'attraction induites par les gares et les interconnections devraient être reliées entre elles comme le sont les stations de métro parisien, sans hiérarchie (Gaudron et al., 2009, p.19). La métropole supporte trois réseaux qui ne sont pas hiérarchisés mais bien trois différents espaces urbains, distinctement habités (à des heures et à des vitesses différentes, avec des liaisons diverses quant aux équipements, aux activités ou aux commerces le long de leurs parcours). Leur rôle fondamental est d'assurer le maximum de perméabilité à la métropole.

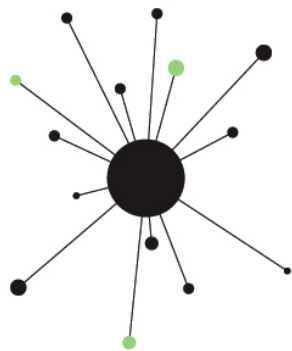
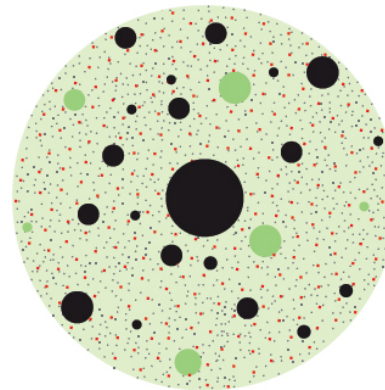
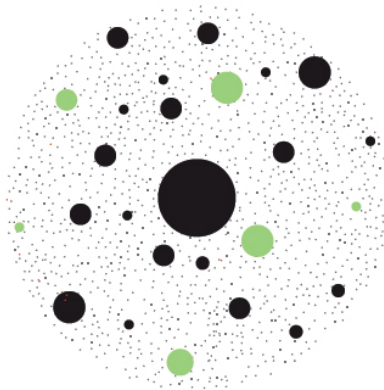
- **Premier réseau** : à l'échelle territoriale, caractérisé par la figure de l'isotropie, met en communication à grande vitesse des origines et des destinations très lointaines et qui accueille des flux qui ne sont pas toujours intéressés par le centre de Paris,
- **Deuxième réseau** : à l'échelle des bassins de vie, dessert par une vitesse moyenne les différentes parties du Grand Paris et est centré sur les nœuds du premier réseau, qui deviennent les pôles d'une métropole polycentrique,
- **Troisième réseau** : réseau de la mobilité douce, irrigue à faible vitesse les bassins de vie et tout le Grand Paris d'une manière isotrope (Studio 08 et al., 2009, p.131).

LIN : MODÈLE POLYCENTRIQUE RÉGIONAL

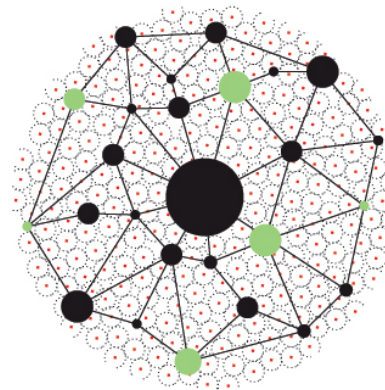
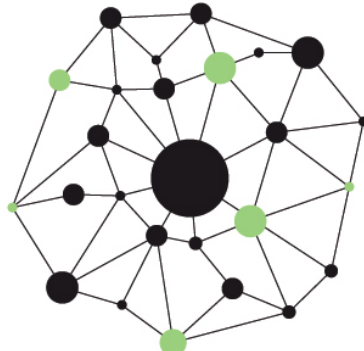
La vision spatiale de la métropole post-kyoto de LIN est un modèle polycentrique régional avec des pôles d'une grande diversité. Des densités fortes alternent avec des étendues de densité faible. L'image de la ville est divisée



Intensification urbaine



Intensification des réseaux



(Equipe LIN et al., 2009a, p.13))

en « ville intense » et « ville légère ». Les « villes intenses » se développent à partir de polarités fortes qui germent au départ des centres historiques, des lieux de patrimoine exceptionnel, des campus de recherche et d'expérimentation, des pôles de production, des grandes plateformes de mobilité. Ces polarités sont des lieux d'échange, de haute connectivité et de mixité. Elles présentent également une grande offre culturelle et de service. Elles forment des repères pérennes dans le magma de la métropole du futur. En complément à cette « ville intense », compacte et pérenne, on retrouve la « ville légère », ouverte et paysagère. Cette nouvelle substance urbaine, aujourd'hui perçue comme banlieue, sprawl, citta diffusa, devient la ville « légère » flexible, de faible densité et très paysagère. On y trouve des logements, des entreprises de taille moyenne, des écoles et des lieux de recherche, de l'agriculture urbaine ainsi qu'un réseau léger quoique continu de services, de commerces et de micro-mobilité. L'organisation polycentrique et polyvalente de l'espace métropolitain se prolonge au-delà des interconnexions et intermodalités jusqu'au principe de la micro-mobilité (Equipe LIN et al., 2009a, p.16).

La vertu de ce territoire léger est de maintenir l'agglomération dans l'ouverture et dans d'autres possibles urbains. Cette ville légère favorise en même temps le développement des qualités propres de la ville légère telles que la perméabilité, la flexibilité, la dimension paysagère et la capacité de fonctionner comme un poumon vert (Equipe LIN et al., 2009b). Les polarités de premier et de second ordre sont distantes de 20 à 40 kilomètres. Les centres sont situés en général le long de routes radiales, reliant ainsi les aires rurales aux principales places commerciales, politiques ou culturelles (Equipe LIN et al., 2009a, p.41). Ici aussi, le modèle urbain proposé est fortement lié à une réflexion sur la mobilité. Lin propose, dans les aires de basse densité, un système « d'éco-station » qui créerait des micro-centralités disposant de voitures électriques et de vélos classiques ou électriques et qui pourraient être complétées par un service local de minibus non polluants (Equipe LIN et al., 2009a, p.42)

« Les polycentralités se conçoivent comme des réseaux d'espaces et de fonctions intenses et d'espaces vides dont les qualités restent à réaliser en dehors de leur fonction de purs espaces de transit » (Equipe LIN et al., 2009a, p.33).

La Métropole Post-Kyoto

'objectifs espaces verts'

400ha taille **5km** distance maximale
de la maison à un **parc régional ou couloir vert**

60ha taille **3km** distance maximale
de la maison à un **parc métropolitain**

20ha taille **1km** distance maximale
de la maison à un **parc municipal**

2ha taille **0.4km** distance maximale
de la maison à un **parc de quartier**

CONTINUS
espaces verts linéaires

(Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.91)

NATURE ET FORMES URBAINES

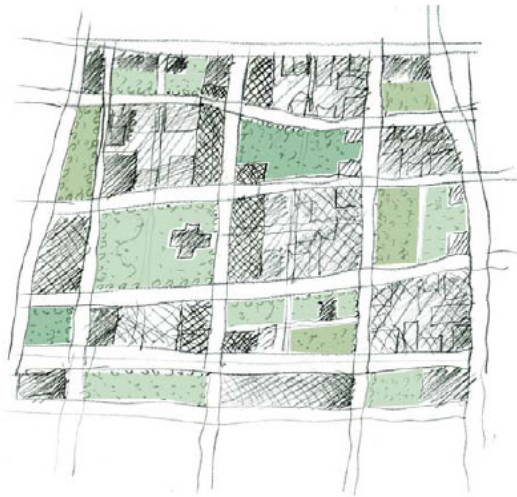
Les rapports entre ville et nature, entre bâti et non-bâti et les questions de densification sont étudiés dans toutes les propositions. Les équipes proposent, sur cette thématique, différentes figures de projets. Cette partie analyse les propositions des équipes de Rogers, Portzamparc, Studio9 et Lin pour lesquelles les modèles de métropoles ont fait l'objet de la première partie.

ROGERS – DENSIFICATION NON CONSOMMATRICE D'ESPACE – LA NATURE POUR LIMITER L'ÉTALEMENT – CEINTURE VERTE

Pour renforcer le principe de ville compacte polycentrique, l'équipe de Rogers énonce plusieurs propositions, entre autres celle de la nouvelle Ceinture Verte de Paris. Celle-ci a pour but de façonner la région métropolitaine en maîtrisant l'expansion urbaine et d'encourager une croissance compacte en contribuant à la régénération urbaine des zones centrales et en renforçant le caractère de la ville. Cette ceinture verte vise à définir les contours de la ville. Afin de préserver et de protéger tous les espaces ouverts de la région, chaque nouveau développement doit être contenu dans l'empreinte du bâti existant, soit sous forme de reconstruction, soit avec l'introduction de densités plus fortes.

Pour Rogers, la croissance libre, consommatrice de terrains naturels et agricoles aux abords de la ville est malsaine et inefficace. Il faut donc limiter cette étendue afin d'éviter l'étalement de faible densité, allant de pair avec la reconnaissance de la valeur des espaces verts et des terrains abandonnés en tant que ressource vitale (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.102). Dans cette optique, en plus d'une ceinture verte, les espaces verts doivent être accrus au sein de la ville et cela à diverses échelles :

- Les **espaces verts métropolitains** constituent un rapprochement entre l'environnement naturel et la ville, un accès à la campagne. Il est indispensable d'offrir l'opportunité de profiter de la nature et d'espaces verts, éléments de stabilisation fondamentale de la vie urbaine,
- Les **espaces verts municipaux** sont des grands espaces verts intégrés au tissu urbain de la ville. Ils sont constitués des espaces publics et parcs municipaux. Ce sont par exemple les parcs urbains qui sont des espaces de loisirs contribuant à l'identité et à l'image d'ensemble d'une ville. Tout résident devrait avoir accès à un de ces parcs à 10 minutes de marche maximum. Les terrains abandonnés et les anciens sites industriels peuvent être transformés en aménagement à mixité d'usage et de haute densité avec des espaces verts intégrés (Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009a, p.92),
- Les **espaces verts de proximités** concernent ici des places, des squares, ... Ils introduisent la nature à



Le principe du damier : créer une densité en privilégiant la lumière et les vues

ANGERS, 2001

(De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.98)



LA ROQUETTE, Paris, 1974

(De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.99)

l'échelle locale. Ils doivent dès lors tenir compte de l'identité locale et permettre des synergies entre espaces verts et équipement collectif,

- La **végétalisation des surfaces minérales**,
- **Agriculture urbaine**.

Dans un projet de métropole, ces diverses échelles sont reliées par des couloirs verts tissant un réseau de liens entre zones résidentielles et espaces verts publics.

La problématique des sites semi-naturels bruxellois pourrait être reliée aux premières et deuxième catégories énoncées par Rogers : celles des espaces verts métropolitains et municipaux. La classification reliant la taille d'un espace vert par rapport à sa distance maximale à l'habitation peut également être un élément à utiliser en sachant que la superficie moyenne des sites semi-naturels bruxellois est de +-60ha.

PORTZAMPARC : ÎLES BÂTIES ENTOURÉES D'UNE MER DE NATURE.

Portzamparc décline la thématique sur le principe de l'archipel. Autant le rhizome est une question de liens entre pôles entrant dans une aire où la proximité appelle un espace physique non bloqué, autant l'archipel est une notion physique pouvant être utile à la mise en espace des rhizomes. L'archipel permet aussi de penser en rapport bâti-nature propice à créer des conditions d'habitat en périphérie qu'on ne trouve pas au centre (De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009). Le concept d'archipel donne la possibilité d'inventer un nouveau mode d'habiter des périphéries ne correspondant ni à la ville, ni à la campagne, un habitat au milieu de la nature. L'archipel est une constellation d'îlots denses bâtis, ouverts et librement posés. Ces îlots ne sont pas bordés par des rues comme en ville, mais sont isolés et entourés de nature, telle une île en mer. Le but est de densifier ponctuellement le territoire de campagne et d'en préserver une bonne partie. L'idée est d'avoir une campagne urbanisée en douceur et non un plan urbain. Pour Portzamparc, l'enjeu est de créer dans la périphérie de la ville des qualités d'habitat que le centre n'offre pas. Le concept d'archipel génère également un nouveau type de parc : le parc tentaculaire que l'on pourrait qualifier de « planté » d'îles résidentielles. C'est une proposition de ville-campagne, un damier d'îlots ouverts alternant avec des rectangles de campagne inter-pénétrables en squares, jeux, équipements, bosquets,... La méthode utilisée procède par acquisitions progressives, à partir de la trame viaire et parcellaire existante sur la majeure partie. La trame viaire est l'élément générateur du projet.

Une réflexion particulière me paraît intéressante à être mise en exergue car pouvant être liée à celle des espaces semi-naturels. Il s'agit de l'opposition tranchée bâti-nature (De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.108). L'architecture actuelle répond à une logique de production d'objets, de cellules, de barres, de tours,... Dans ce contexte-ci, on s'interroge sur la place de l'espace et du vide qu'il représente, son importance physique, sensorielle, symbolique (De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.108). Portzamparc illustre l'idée de construire la ville autour d'un vide signifiant lors d'un projet-concours. Le parti est de faire dominer l'effet de



(De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.99)

présence de l'espace nature par rapport à celui du bâti. Le projet est un monument végétal, c'est-à-dire un jardin ouvert à tous les usages, bordé de commerces, cafés, restaurants, services publics et de 150 logements. Le tout articulé autour d'un parc public de 100m par 150m. C'est un espace urbain envahi par la nature ou comme un morceau de nature enchâssé dans la ville. *« Le végétal va jusqu'au ras des bâtiments, remontant sur leurs façades. Il n'est pas "dessiné"; ce sont les bâtiments en le bordant, qui le dessinent, le recevant dans ses limites. Ces bâtiments enveloppent l'espace central, lui donnant une forme. Dans cette opposition franche entre front bâti et parc libre se trouve concentrée une poésie de la ville du bâti dans son rapport à la nature. Cette forme a enfin une vertu, un impact opérationnel: l'urbanisation est un processus qui se déroule dans le temps et met en jeu un grand nombre d'acteurs, de normes et d'intérêts parfois contradictoires dans la durée. Installer dès le début cette forme, comme un repère, marque définitivement, stratégiquement le territoire »* (De Portzamparc et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 2009, p.99).

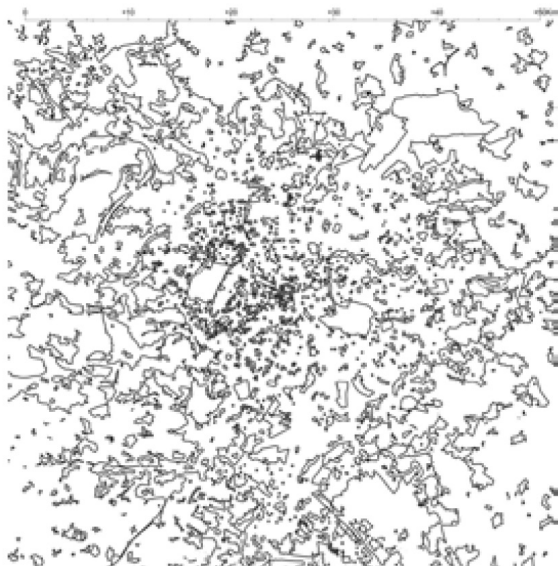
BERNARD SECCHI ET PAOLA VIGANO – STUDIO 09 : ANTE-PARC, VALORISATION DU BÂTI PAR LE PAYSAGE. GREENWAY VILLE À POIS POUR DENSIFIER EN BORDURE (STUDIO 09 ET AL., 2009, P.108)

Le constat actuel, du moins pour le Grand Paris, est que les parcs sont des lieux de rupture plutôt que de connexion entre les différentes parties qui les entourent. Or pour Bernardo Secchi, les espaces ouverts, donc non bâtis, doivent au contraire rendre la ville poreuse et connecter des périmètres de mixités.

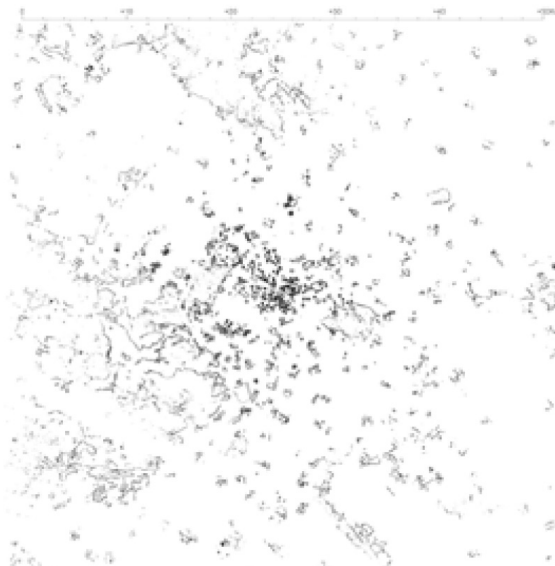
La classification proposée des espaces est la suivante :

- Les forêts (un des monuments principaux du Grand Paris),
- Les zones agricoles de haute productivité,
- Les parcs,
- Les parcs et espaces verts plus petits qui pénètrent dans le tissu dense,
- Les parcelles agricoles isolées,
- Un réseau de couloirs verts et parcours qui lie les différentes parties.

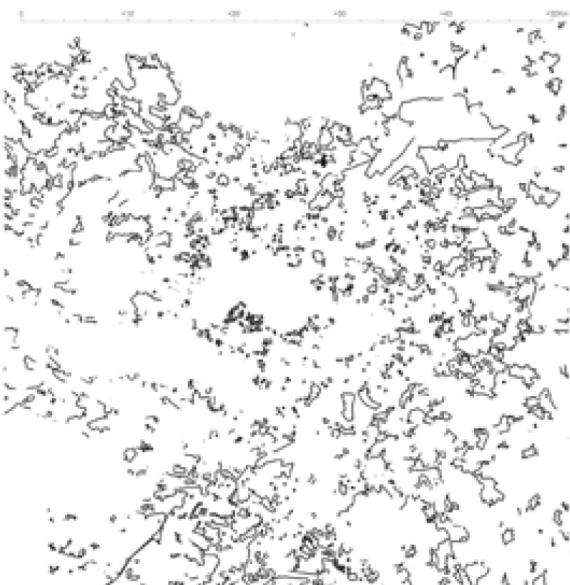
Pour l'équipe Secchi, la construction de nouveaux logements devrait se faire sur les rives de ces espaces verts et agricoles (4 et 5^{ème} catégories). L'attention est portée sur les marges d'espaces ouverts. Le périmètre habité autour d'un espace ouvert doit être conçu comme un « ante-parc », un espace équipé qui laisse libre accès au parc mais également l'organise. Le paysage doit être un élément de valorisation des immeubles qui en profitent. L'équipe propose également une Greenway c'est à dire une traversée verte de la Métropole. Il est important de porter un regard attentif et détaillé sur les tissus traversés qui s'élargissent ou se réduisent suivant les situations. Bernardo Secchi met en relation la thématique des espaces verts avec la question de la densification et propose le concept de ville « à pois » dont le but est de densifier en bordure.



Les zones tampons de 100m autour des espaces verts



Les bâtiments à conserver dans les zones tampon



Les tampons disponibles à traiter

« LA VILLE À POIS » : DENSIFIER EN BORDURE
(STUDIO 09 ET AL., 2009, P.102)

Afin de trouver les zones pouvant être densifiées en bordure des espaces verts, Secchi met au point une méthode qui se développe en trois étapes dont on peut voir le résultat cartographique pour le Grand Paris.

Etape 1 : créer une zone tampon le long du bord de chaque espace vert (forêt / arbre / primaire / agriculture...) sur une profondeur de 100 mètres.

Etape 2 : à l'intérieur de ces zones tampon, on cherche les bâtiments qui doivent être conservés. (référence: <http://sigr.iau-idf.fr>)

Etape 3 : ainsi la zone tampon doit exclure ces bâtiments conservés. L'espace dans la zone tampon restant après la soustraction est l'espace qui peut être densifié et transformé.

LIN RÉSILIENCE - MOSAÏQUE SPATIO-TEMPORELLE ET CYCLES ADAPTATIFS.

LIN focalise moins l'attention sur les bords et les limites mais plutôt sur les multiples fonctions auxquelles doit répondre un espace vert. En effet, pour LIN, plus l'espace est multifonctionnel, plus la performance de celui-ci est accrue. L'espace acquiert aussi alors une plus grande capacité de résilience, c'est-à-dire la capacité d'absorber les perturbations sans perdre son identité. Les espaces verts doivent être multifonctionnels, dans le sens où ils doivent être des lieux de récréation, de ressourcement et de contemplation, de production alimentaire aussi, de purification de l'air et de l'eau, des régulateurs climatiques. Les grands paysages, les espaces naturels ou les parcs ne doivent pas être considérés comme de simples éléments d'équilibrage et de compensation face à la densité des polarités urbaines existantes ou à venir. Ils doivent être considérés eux-mêmes comme des éléments de densités et d'«intensité verte» (Equipe LIN et al., 2009a, p.13).

Lin considère 4 catégories d'espaces verts (Equipe LIN et al., 2009a, p.80):

- Les forêts urbaines,
- Les restes de paysages agricoles passés,
- Le vert ornemental des parcs et jardins privés,
- Les délaissés urbains.

Lin élabore également 3 stratégies de protection et de développement de sites (Equipe LIN et al., 2009a, p.81):

- Aucune utilisation des sols (développement naturel et sauvage),
- La gestion des paysages marginaux pour la conservation,
- Le développement d'une mosaïque spatio-temporelle de développements naturels et d'utilisation des sols.

La dernière catégorie, celle d'un scénario basé sur une mosaïque spatio-temporelle peut être croisée avec la catégorie dite « délaissés urbains ». En effet, pour LIN, le turnover de bâtiments est en augmentation, spécialement dans les zones industrielles où ils sont conçus spatialement de manière adaptée à des processus de production de hautes technologies. Si les bâtiments ne durent que peu de temps, un schéma dynamique fait souvent son apparition à l'intérieur de zones qui se superposent étroitement : des terrains bâtis, des zones temporairement vacantes avec des bâtiments en ruines, et d'autres où sont construits de nouveaux édifices. Les terrains non utilisés de ce genre constituent des lieux de refuge pour plantes et animaux. Ceci se traduit sous la forme d'un cycle mosaïque spatiotemporel qui permet d'appréhender la nature urbaine comme un processus dynamique de colonisation de régénération et destruction spontanées(Equipe LIN et al., 2009a, p.82).

Ce cycle passe par la **phase d'expansion** : c'est la première phase qui correspond à l'identification des terrains dans les espaces verts existants et à la construction rapide de bâtiments industriels. Une fois que le nouveau site a atteint sa capacité de charge, la **phase de conservation** prend place. Les bâtiments doivent produire un certain type de bénéfice économique, sociétal ou culturel. Si ce n'est plus le cas, à cause de la perte de marchés ou de changements sociaux, les bâtiments seront abandonnés, avec des délaissés urbains comme conséquence. Cette **phase de diminution** dégagera de nouvelles ressources spatiales pour la réorganisation d'une ville. LIN propose que ces cycles adaptatifs soient réalisés dans les aménagements urbains et environnementaux (Equipe LIN et al., 2009a, p.98).

PARADOXE :

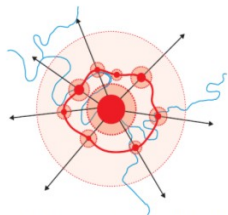
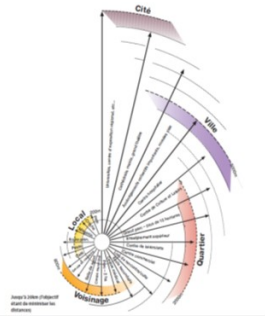
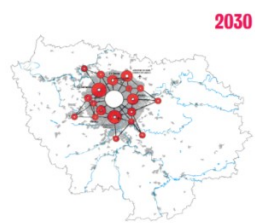
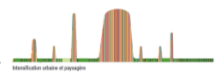
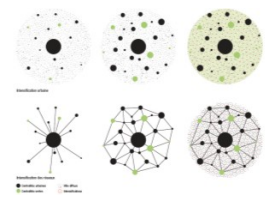
Le concept de cycles de mosaïques spatio-temporelles composées de bâtiments et de fonctions environnementales temporaires se modifiant dans l'espace et dans le temps, permet de réconcilier deux objectifs paradoxaux. Celui de construire la ville sur la ville en développant de nouvelles habitations et industries sur les sites délaissés en priorité plutôt que sur des espaces verts. On échappe ainsi à une urbanisation des territoires agricoles. Les objectifs environnementaux sont pris en compte tels que l'évitement du phénomène d'îlot de chaleur urbain, la possibilité d'infiltration de l'eau dans le sol, la qualité de la nature urbaine. Ces objectifs dépendent de manière décisive des espaces verts ouverts dont, particulièrement, les délaissés urbains qui fournissent des espaces ouverts temporaires et conviennent au développement de la biodiversité urbaine.

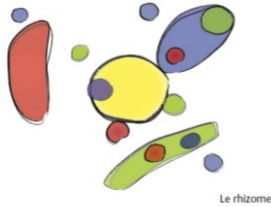
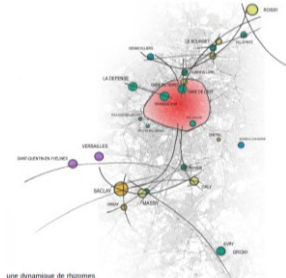
Les cycles de mosaïques spatio-temporelles qui profitent d'une adaptation accélérée permettent de réconcilier l'idée de ville sur la ville avec les divers objectifs environnementaux (écosystème services). Les bâtiments sont spécialement conçus pour la mobilité, pour l'assemblage rapide, la réutilisation et le recyclage des matériaux, avec l'objectif de minimiser les impacts sur l'environnement et la modularité(Equipe LIN et al., 2009a, p.99). Cette vision de cycles adaptatifs intègre les espaces verts que sont les délaissés urbains à un contexte dynamique et adapté.

CONCLUSION

Partant de la critique unanime du modèle radioconcentrique, Rogers propose un polycentrisme compact à partir des centres situés en première couronne. Lin propose de multiplier les pôles à l'échelle de la région, y compris certains plus éloignés de la ville centre, et d'alterner des lieux de forte densité (ville intense) et des espaces paysagers (ville légère ou intensités vertes). Portzamparc vise à obtenir des modèles plus flexibles intégrant zones denses/parcs urbains au moyen de la figure du rhizome. Studio 09 s'oppose complètement à un modèle intégrant une quelconque centralité. Au contraire, il introduit le concept d'isotropie et de ville poreuse, semblable à une éponge (Gaudron et al., 2009, p.9). Les concepts de polycentrisme n'induisent aucunement la création de nouveaux pôles. Il s'agit plutôt d'exploiter le potentiel polycentrique existant. D'ailleurs, toutes les propositions formulées pour cet appel à idées optent pour un urbanisme de renouvellement, de recyclage et excluent de nouvelles extensions urbaines. Ceci permet de valoriser le foncier et limiter l'étalement. Pour renouveler la ville sur la ville, l'objectif est d'apporter de l'urbanité à des territoires déjà urbanisés (Gaudron et al., 2009, p.8). De la lecture des propositions pour le Grand Paris, on constate d'ailleurs que certains espaces jusque là oubliés des aménageurs tels que les toits d'immeubles ou les délaissés le long des infrastructures routières ou fluviales, deviennent les réceptacles de projets (Gaudron et al., 2009, p.5).

La nature est une composante essentielle qui permet d'organiser la métropole. Les propositions sont fondées sur de nouvelles relations ville/nature qui dépassent l'opposition entre espaces construits (= urbains) et espaces ouverts (=naturels)(Gaudron et al., 2009, p.21). Néanmoins, la nature est mobilisée à diverses fins : ressource, production de services, outil d'aménagement ou facteur de qualité du cadre de vie, ...

	MODÈLES DE MÉTROPOLE		CONCEPT VILLE-NATURE		Graphiques propres à Paris
	Mots clés	schémas	Mots clés	schémas	
ROGERS	Ville polycentrique compacte COMPACITE Proximité-Mixité-Identité au sein de chaque pôle. Hierarchisation des fonctions.	 Décentralisés mais concentrés, des nœuds compacts habités liés par un système de transports efficaces. Le modèle polycentrique permet un équilibre entre un réseau de nœuds urbains actifs, des connexions locales fortes et l'accès aux espaces ouverts et à la campagne. 	Densification non consommatrice d'espace par reconstruction La nature pour limiter l'étalement Ceinture verte murant la métropole Eviter étalement de faible densité Developpement urbain très maîtrisé Réutilisation des anciens terrains industriels et infrastructures Préservation campagne et espaces verts		 2030
	Modèle polycentrique régional Intensification urbaine et paysagère Intégrer l'incertitude. Travail sur la ville légère	 Intensification urbaine et paysagère 	Résilience = intégrer l'incertitude Mosaïque spatio-temporelle et cycles adaptatifs. Intensités vertes		

PORTZAMPARC SECCHI	Archipel Figure du rhizome = plus que des centres secondaires Intensification plutôt que densification Fluidité – Flexibilité Conciliation entre performances métropolitaines et bien vivre Eclatement des hiérarchisations de proximité. Intégrer l'incertitude	 Le rhizome	Archipel Densification ponctuelle (ville durable n'est pas toujours égale à ville compacte) Parc tentaculaire Iles bâties entourées d'une mer de nature. Opposition tranchée entre bâti et nature Nouveau mode d'habiter des périphéries Hybridation nature-urbanité	 une dynamique de rhizomes
	Ville poreuse Porosité Connectivité Perméabilité Isothropie		Ante-parc Valorisation du bâti par le paysage. Greenway Densification en bordure – concept de ville à pois Limites franches, construites et denses	

BIBLIOGRAPHIE

Dossier thématique : espaces verts, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009.

De Portzamparc, Christian et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., 1. *LA METROPOLE DU XXIème DE L'APRES-KYOTO*, Livret de chantier 1, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009.

De Portzamparc, Christian et Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., *Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain*, Livret de chantier 2-1, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009.

Equipe LIN, et al., *La métropole du XXIème siècle de l'Après Kyoto*, Livret de chantier 1, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009a.

La métropole du XXIème siècle de l'Après Kyoto, Synthèse de chantier 2, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009b.

Gaudron, Olivier, et al., *Lecture des 10 projets du Grand Paris : Analyses synthétiques et remarques transversales*, Paris, PUCA, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, 2009.

Rogers Stirk Harbour+Partners, London school of Economics et Arup, *Vers une métropole de l'après-Kyoto : dix principes pour générer le changement*, Livret de chantier 1, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009a.

Rogers Stirk Harbour+Partners, London school of Economics et Arup, *Paris métropole - Le dessin de l'agglomération parisienne du futur*, Livret de chantier 2, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009b.

Studio 08, Secchi, Bernardo et Vigano, Paola, *La métropole du XXIème siècle de l'après-Kyoto : la ville "poreuse": état d'avancement du chantier 1*, Livret de chantier 1, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009.

Studio 09, Secchi, Bernardo et Vigano, Paola, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne : la ville "poreuse": chantier 2*, Livret de chantier 2, Paris, Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009.