

Construire la ville sur la ville : l'affaire d'une génération

Nicole Eleb-Harlé et Stéphane Berthier

Article publié dans l'ouvrage collectif : *European France 1988-2007 : Innover Dialoguer Réaliser* éd. Jean Michel Place, 2007.

On peut déceler l'émergence de la notion de ville sédimentaire, incarnée par la formule 'construire la ville sur la ville', au travers des différentes ruptures qui ont marqué la réflexion urbaine depuis la fin des Trente Glorieuses. Des derniers chantiers de grands ensembles, au début des années soixante-dix, jusqu'à la loi Solidarité et renouvellements urbains (SRU) de décembre 2000, l'affirmation de cette problématique aura été l'affaire d'une génération. Dans « Un avenir pour notre passé », un article paru en 1976 dans la revue *Architecture d'Aujourd'hui*, Bernard Huet stigmatisait les interventions en centre ancien, menées au mépris du contexte, par les architectes « modernes » des années soixante et soixante-dix. Contre l'idée de *tabula rasa* il défendait au contraire 'l'ordinaire de la ville', valorise les tissus urbains préexistants, le 'déjà là'. Cette approche marque la fin de l'idéologie moderne comme foi dans un progrès technique qui, garant d'un avenir nécessairement meilleur, vaudrait bien qu'on lui sacrifie le passé. Une nouvelle attitude des architectes et des urbanistes apparaît progressivement, affirmant la qualité de situations urbaines singulières qui enrichissent les réponses à des programmes de logements ou d'équipements.

Cependant, le débat engagé sur le thème de la réparation de la ville européenne, qui défend la nature sédimentaire de la ville historique pour s'opposer aux rénovations dévastatrices, connaît un tournant dès les années quatre-vingt. La question des périphéries désertées par les activités productrices _ les friches industrielles _ et la dérive des grands ensembles d'habitat social occupent désormais le devant de la scène¹, avec leur cortège d'enjeux urbains nouveaux : ceux de la mutation qualitative de ces vastes territoires et de leur reconquête par la ville. Sur ces périphéries surgies des terres agricoles en englobant bourgs et villages, les approches urbanistiques sont encore en chantier. *European* s'est saisi de ces thèmes expérimentaux dès le début des années quatre-vingt-dix, en particulier lors des troisième et quatrième sessions.

Se pose alors en préalable la question de savoir sur quelles villes on construit la ville. Y répondre suppose de distinguer différentes situations, pas nécessairement successives mais plutôt simultanées, imbriqués dans les territoires métropolitains. Dans les tissus fortement constitués, la forme urbaine demeure, l'usage évolue, la ville se transforme sans que sa structure physique ne

¹ Roland Castro « Banlieues 89 : un projet contre l'Architecture maso », *Libération*, mercredi 20 Juillet 1983.

soit modifiée, grâce à des interventions de substitution, de greffes, de compléments. L'échelle des interventions va de la simple réparation à des transformations plus radicales.

Les friches industrielles ont donné lieu à des projets emblématiques de reconquête de grands territoires, tels ceux de la Ruhr, ou de la Plaine Saint-Denis. Ces projets ont montré la forte implication des infrastructures et des réseaux de transport, mais ont aussi permis de développer les notions de paysage et de patrimoine industriels, ainsi que des démarches de régénération écologique.

Les interventions sur les grands ensembles ont engagé avant la lettre² les processus de renouvellement urbain par démolition, reconstruction, densification. En trente ans, les 'politiques de la ville' inaugurées en 1977 n'ont pas encore abouti à cette reconquête des grands ensembles. Cependant, elles ont permis des avancées déterminantes, notamment l'amélioration des transports en commun et de l'espace public. Ces avancées ont traduit le changement de statut et d'échelle, le passage du ghetto à la ville et à l'espace métropolitain.

« Construire la ville sur la ville » et European

Bien que « Construire la ville sur la ville » ait été le titre spécifique d'European 4, cette problématique apparaît transversale à toutes les sessions. Comment le concours a-t-il intégré cette problématique, quelles attitudes se sont-elles dégagées des projets lauréats aux différentes sessions, comment ont-elles évoluées au fil de ces années ? Nous tenterons d'apporter des réponses en observant successivement les évolutions et les permanences exprimées par les sites que les villes proposent, par les projets primés et par les thèmes de chaque session.

Des sites jamais vierges d'urbanisation.

Les sites proposés aux candidats ne sont jamais vierges d'urbanisation. Ils forment presque toujours ce qu'on appelle une entre-ville, c'est à dire une ville encore plastique, car issue d'une première couche d'urbanisation peu constituée, sur laquelle la ville à venir doit se construire. Chaque session dispose d'un échantillonnage de sites variés, représentatifs d'une ville multiple et éclatée. Il ne semble pas permis d'identifier des sites 'types' caractéristiques de telle ou telle session.

Parce qu'ils sont complexes, à la jonction entre des tissus très différents et des réseaux d'échelles variées, ils présentent souvent plusieurs aspects, dont l'un au moins est dominant :

- *l'urbanisme de réseaux* des Trente Glorieuses, avec ses infrastructures rapides, a souvent tranché dans le vif des tissus existants, laissant derrière lui des fragments de villes isolés ou 'retournés' (l'arrière domestique se retrouvant en façade sur la nouvelle infrastructure)³ ;

² à La Courneuve dès 1986 avec le travail de B.Barre, chargé de l'urbanisme, et d'architectes comme B. Paurd, L. Israël, C. Furet... ; aux Minguettes, avec A. Grumbach.

³ Pierre Benite (E3), Mulhouse (E3), Meaux (E3), Strasbourg (E4), Belfort (E4), Athis Mons (E4).

- *les friches industrielles* engendrées par la crise économique au début des années soixante-dix⁴ ;
- *les friches militaires* délaissées, notamment suite à la professionnalisation de l'armée⁵ ;
- *les grands ensembles* enclavés, lieux d'expression d'une crise sociale, en même temps que patrimoine foncier d'importance et potentiel de redéploiement urbain⁶ ;
- *les aires résidentielles sous-équipées ou monofonctionnelles*, tantôt lotissements de la vague pavillonnaire du début du XX^e siècle, tantôt grandes banlieues marquées par des constructions de faible hauteur, habitat individuel et/ou petits collectifs⁷ ;
- *les tissus de centres en déclin*, tous les efforts de développement des cinquante dernières années ayant porté sur la périphérie⁸.

Des villes partenaires de la conception urbaine.

Au fil des sessions, les dossiers de sites remis aux candidats font apparaître une compétence croissante des villes commanditaires. Les documents transmis sont de plus en plus précis, les objectifs de développement sont étayés par des analyses détaillées _ historiques, économiques, sociales..._ des situations urbaines. Ils présentent souvent des réflexions très élaborées, notamment sur les enjeux de patrimoine et d'histoire urbaine⁹. Les maîtres d'ouvrage passent ainsi du statut de « clients » à celui de partenaires de la conception urbaine.

Une identité fondée sur la mémoire.

De manière récurrente, il est demandé aux candidats de prendre en compte l'identité et la singularité des formes urbaines de chaque ville, ainsi que de considérer la mémoire de la ville comme un facteur de marquage de cette spécificité.

Les stratifications historiques et morphologiques dont le projet peut s'emparer sont identifiées. Ainsi, les vieux tracés hydrographiques ou les chemins anciens comptent autant que les infrastructures et réseaux modernes. Les édifices et les paysages urbains de toutes périodes, mis en relation par la géographie et l'histoire sociale du site, dessinent les grandes lignes d'une « architecture du territoire » à la fois complexe et unique.

Ces traits sont présentés comme susceptibles de guider, non pas les formes du projet, mais son processus, ses temporalités propres, par opposition à une vision « générique ». Son rapport au temps étant mis en perspective, le site, tel un palimpseste, présente des valeurs encore actives à conforter, sinon révéler, par le projet.

La place accordée au patrimoine ne se limite pas à sa présence physique au sein de la scène urbaine recomposée. Elle s'affirme aussi de façon plus symbolique : Marseille fait ainsi référence au caractère urbano-portuaire et à la nouvelle façade littorale ; à Montbéliard (E6), le caractère paisible de la rivière effacée _lumière, eau, végétation..._ est à révéler. A Rennes, la demande est

⁴ Amiens (E2), Dunkerque (E2), Sete (E2), Belfort (E4), Marseille (E6)

⁵ Chateauroux (E2), Rennes (E6), Valence (E7)

⁶ Dunkerque-Grande Synthe (E 3), Saint-Ouen L'aumone (E4), Grigny (E7)

⁷ Lorient (E3), Aubervilliers (E4), Montbéliard (E6), Villeurbanne (E7).

⁸ Vizille (E2), Saintes (E3), Strasbourg (E4), Roubaix (E6)

⁹ En particulier les dossiers de Lille et de La Courneuve (E 8)

plus précise : la reconversion de la place d'armes en nouveau centre de quartier doit aussi créer des relations avec les berges du canal, valoriser la topographie.

Car il s'agit d'allier modernité et préservation du patrimoine dans les réponses apportées aux nouveaux usages urbains. Il faut entendre par là des réponses adéquates aux nouvelles formes de mobilité et aux nouvelles polarités qu'elles font émerger.

Un urbanisme de relation.

L'intensification de la vie urbaine surgit comme l'horizon nouveau de bien des cahiers de sites, en même temps qu'une attention plus grande à l'environnement et à une nature érigée en artefact. Elle s'accompagne d'une demande de mise en réseaux de parcours paysagers, de découvertes de vues sur la ville, de ponctuations par des espaces publics plus construits tels que squares, places, lieux de rencontres et de commerces. Le rôle des déplacements lents prend de ce fait une importance nouvelle.

Les Villes réclament un urbanisme capable de relier, de reconstruire des continuités. Les moyens qu'elles évoquent ne se limitent pas aux remmaillages viaires indispensables pour assurer les liaisons entre centre et périphérie : elles appellent à leur qualification par la réalisation d'espaces publics ; relier ancien et nouveau, redéployer un art urbain pour conférer aux lieux un caractère convivial, sûr, rendre lisibles les domaines de chacun (voiture, cheminements piétons, cycles..) ; créer des espaces publics « structurants », à dominante végétale. Ces espaces doivent permettre de nouveaux usages, inciter à arpenter la ville d'une manière nouvelle.

Mixité programmatique et densification.

Dès European 2 et 3, et dépassant les thèmes de ces sessions dédiées à l'habitat, les villes partenaires formulent le souhait de voir se développer des quartiers polyfonctionnels alliant habitat, travail, loisirs... et ce dans la perspective de constituer des centralités intermédiaires favorisant les relations sociales de proximité. La place des transports en commun, liés aux formes urbaines existantes et à la requalification des espaces publics, s'affirme au fil des sessions comme un facteur décisif du redéploiement de la ville sur la ville.

Tout comme la mixité programmatique, la densification, ou plutôt la compacité de formes urbaines plus continues, devient une revendication constante des maîtres d'ouvrage. Il s'agit d'assurer des continuités entre des fragments urbains de périodes différentes, d'étoffer des polarités urbaines, de les renforcer par de l'habitat et des équipements, dans la perspective de compléter et solidariser ces sites. La densification et la mixité des fonctions s'inscrivent ainsi comme des éléments complémentaires pour recréer de l'intensité urbaine dans les lieux délaissés ou sous occupés.

Car plus que la densité, c'est l'intensité de la vie urbaine qui est appelée, car elle affleure, elle est enfin sur le point de gagner ces sites de frange... Là est la nouveauté : l'urbanité est à portée de projet, les conditions sont réunies, les transports sont proches, les réhabilitations et requalifications ont transformé les sites centraux et les grands ensembles proches (E 8, sites de La Courneuve et Lille).

Ce souhait porte en creux l'idée que la densification peut transformer la structure de la ville moderne. Ses formes discontinues, posées sur un vaste sol mal défini, laisseraient place à l'image de la ville traditionnelle, où dialoguent le plein des formes construites et les vides de l'espace public. Dans cette hypothèse, construire la ville sur la ville reviendrait à considérer que les formes urbaines éclatées et distendues des grands ensembles ne sont qu'une strate intermédiaire sur la voie d'une sédimentation continue.

L'idée va évoluer au fil des sessions, cette vision unificatrice de la ville laissant peu à peu place à l'acceptation d'une ville fragmentée comme nouveau paysage urbain à pérenniser, y compris par la « patrimonialisation » des habitats à grande échelle. Ces architectures monumentales nées d'un moment historique précis, peu à peu gagnées par l'urbanisation générale, participent elles aussi de la fabrique urbaine métropolitaine.

Construire la ville sur la ville par démolition-reconstruction est donc devenu une injonction du renouvellement urbain. Par ailleurs les objectifs de développement durable à l'échelle des territoires prônent la limitation de l'étalement urbain : par le développement de transports collectifs rapides d'une part, par la création de réseaux de déplacements « doux » (pistes cyclables, sentiers piétons...) d'autre part. Ensemble, ils favorisent l'intensification urbaine, et remettent en jeu la question de la densité des formes urbaines. Dans ce contexte, les grands ensembles ne sont plus en situation de satellites, tout en conservant l'un de leurs attributs positifs : l'ouverture sur de grands espaces plantés¹⁰.

Les nouveaux territoires verts.

Renouer les liens entre la ville et sa géographie est une demande fréquente. Les élus insistent pour que la reconquête des délaissés, qu'ils soient friches industrielles, terrains militaires ou franges urbaines, soit l'occasion de répondre au désir toujours plus fort des citoyens de disposer d'importants espaces plantés et de qualité environnementale.

Aux franges des villes, les tissus obsolètes, peu denses, sans structuration viaire, restent inachevés et souvent confrontés à des infrastructures comme autant de frontières : chemin de fer et roades autoroutières ou boulevards de ceinture. A Montbéliard, les limites sont aussi une rivière, un relief accentué, un parc en projet. A Marseille, le port et le rivage renvoient à l'hypothèse d'une façade maritime nouvelle. A Rennes, le potentiel topographique de l'ancien terrain militaire ouvre un belvédère sur la ville centre.

On comprend très vite que ces sites sont des « premières couches d'urbanisation » et non des sites de stratifications urbaines anciennes. Sous la friche, la géographie et les traces morphologiques ne sont pas loin.

La régénération écologique des cours d'eau, la prise en compte de l'hydrologie urbaine, la mise en valeur du paysage, deviennent des objectifs de plus en plus présents au fil des sessions.

¹⁰ (E3 Dunkerque- Grande Synthe)

Construire la ville sur la ville et les projets primés.

L'appréhension du site et l'interprétation qui en est faite par les lauréats renvoient à leur positionnement face à la présentation donnée par les villes elles-mêmes. D'un côté, les villes expriment un type d'ancrage aux lieux considérés, de l'autre, le candidat adhère, ou pas, à leur vision. La démarche d'analyse faite ici sélectionne les traits mis en avant, ou au contraire gommés, dans différents projets primés.

Les contraintes positivées.

Certains lauréats retiendront dans leur proposition _ transformés en atouts _ des dysfonctionnements qui peuvent sembler des obstacles indépassables, comme les coupures dues aux infrastructures autoroutières, les accidents du relief, ou les berges inondables. Il s'agit de « positiver » les contraintes mises en évidence. Ainsi, par exemple, les lauréats d'Europas 6 ont su s'en saisir comme support dialectique de leurs projets.

A Rennes¹¹, ils tirent parti de la situation de la caserne, bâtiment austère qui occupe une hauteur, pour l'ouvrir en belvédère sur le paysage. Les murs, conservés, rappellent le statut patrimonial de l'édifice, tout en définissant l'espace public commun de la place. Ainsi exploités, les matériaux singuliers du site et de son histoire contribuent à ancrer le projet dans la ville.

Le projet lauréat à Marseille¹² se saisit également d'atouts historiques, tel celui de la trame Mirès, (un découpage foncier du Second-Empire), qui permet d'affirmer une stratégie d'espace publics dans la continuité des quartiers environnant, associée à l'échelle des emprises et des bâtiments portuaires pris comme références.

De même, le parcellaire maraîcher inondable sur le méandre à Montbéliard¹³ forme le support de développement du projet primé.

Une recherche de densité « équilibrée ».

Les projets Europas présentent surtout des interventions de type « low rise, high density », assez différentes des très hautes densités rencontrées dans les centres historiques. Les projets en lanières qui s'insèrent finement dans un tissu préexistant, ou participent à la recomposition d'un maillage du territoire, sont emblématiques d'un principe de densification « à la Europa », dont l'archétype pourrait être le projet de Saintes¹⁴ (E 3) : entre les venelles existantes, les bandes de maisons à patio peuvent être construites dans la durée sans altérer le système. Il s'agit ici de mettre en oeuvre un processus de densification dans le temps, dicté par la forme géographique et la topographie. Dans ces recherches de densité « équilibrée », relativement proche de celle des quartiers adjacents, la densité n'est pas perçue comme un sujet

¹¹ Projet « Arbres à connexions » C. Nizou / JF Mauras Architectes

¹² Projet « Marseille, lieu de passage » J. Metz Architecte

¹³ Projet « Limites avec vues » E. Dolent / P. Maillols / A. De Muizon / A. Roubaud Architectes

¹⁴ Projet « Entre pierres et jardins » A. Nouvet / T. Babled / L. Berger / M. Reynaud / C. Veran Architectes

de revendication ou comme un outil de radicalité, mais plutôt comme un moyen de marquer la continuité de la ville, d'assurer des substitutions ou des compléments en des points singuliers, à la manière d'une acupuncture par touches sélectives, pour révéler des lieux jugés importants, marquer des articulations entre les tissus.

Des choix radicaux.

Concours d'idées oblige, les meilleurs projets ne se donnent jamais l'objectif de répondre exhaustivement aux questions posées par le contexte. Ils se saisissent de celles qui leur apparaissent primordiales, dans la perspective de présenter des projets dont la communication doit être efficace.

La lecture des projets lauréats permet de déceler trois grandes familles thématiques.

La première s'attache à réinvestir le patrimoine bâti, les trames existantes, les traces de la fabrique urbaine comme à Roubaix¹⁵ (E 3). Les lauréats travaillent à l'échelle d'un îlot vétuste, de le réinvestir d'ensemble d'habitations en bande en référence aux anciennes maisons ouvrières de la ville.

A Aubervilliers¹⁶ (E 6), c'est « l'amour de la banlieue » qui est invoqué pour concevoir un projet par substitutions et greffes ponctuelles destiné à régénérer un tissu obsolète aux qualités pourtant remarquables.

A Marseille¹⁷ (E 6), le prolongement de la trame Mirès et la réflexion sur l'échelle des bâtiments portuaires (les « cargos ») permettent au projet de s'imbriquer dans le tissu urbain, à la jonction entre ville et port, comme la pièce manquante d'un puzzle.

A Grande Synthe¹⁸ (E 3), la démarche est inverse : les bâtiments d'un grand ensemble sont déjà-là, sans logique lisible ; le projet leur donne un sol commun, un parc autour duquel ils trouvent une cohérence urbaine.

Une seconde approche, à plus grande échelle, cherche à révéler un patrimoine géographique jusque-là oublié mais susceptible de devenir une marque identitaire dans la mise en scène d'un paysage urbain.

Tel est le cas à Lorient¹⁹ (E 3), dans un site escarpé en forme de vallée dont les lauréats scandent la plus haute courbe de niveau avec des murs de granit entre lesquels viendront s'inscrire les programmes. Cette ligne topographique, aux allures presque telluriques, définit les limites hautes d'un parc public.

De même à Montbéliard, où architecture et géographie s'entrelacent²⁰ dans une trame bâtie en éventail, centrée sur le méandre de la rivière. Décaissés entre les bâtiments, les jardins du projet deviennent le lit d'expansion de la rivière en crue, formant autant de canaux éphémères, transcription poétique de la gestion technique des eaux de pluie en milieu urbain.

¹⁵ Projet « La parabole des hérissons » L. De Vallée / P. Gauthier / P. Millet / A. Motte / J. Rousseau Architectes

¹⁶ Projet « Zone B » E. Coste / D. Delgado / T. Verdier Architectes

¹⁷ Projet « Marseille, lieu de passage » *op. cit.*

¹⁸ Projet « Port franc » M. Flory Architecte

¹⁹ Projet « Topographie de murs » P. Bouget / O. Torette Architectes

²⁰ Projet « limites avec vues » *op. cit.* - oubliant au passage des bâtiments préexistants sans qualité particulière, preuve que la tabula rasa est parfois pertinente.

Une troisième famille s'engage sur la voie des réseaux, pour chercher à les pacifier en les intégrant dans la ville.

Va en ce sens le projet lauréat de Meaux²¹ (E 3), qui transgresse les limites du site proposé au concours pour s'attacher à cicatrifier les blessures d'une grande pénétrante des années soixante, tranchée à vif dans les tissus préexistants. La démarche consiste alors à recréer des fronts urbains sur tout le linéaire de l'avenue, en réinvestissant chaque délaissé de parcelle, dans une stratégie dite de « fermeture éclair » par les concepteurs.

A Athis-Mons²² (E 4), la même démarche de pacification conduit les lauréats à proposer des 'sutures urbaines' perpendiculaires à la RN7 en des points stratégiques de l'agglomération, afin d'en relier ponctuellement les deux rives.

A Strasbourg²³ (E 4), le passage du futur tramway devient la raison d'une mise en scène d'un paysage de cœur d'îlot. Intitulant leur projet « 95 secondes de surprise », les lauréats notent que, partout sur son trajet, le tramway longe la face publique et alignée de la ville. Seule exception, la traversée de cet îlot, qui dévoile des jardins potagers et tout un bric à brac d'arrière de maisons. Ils proposent donc de garder la trace de ce pittoresque existant, et d'en organiser la découverte en tramway sous la forme d'un 'spectacle' en six séquences, fondées sur la diversité et l'accumulation.

A ces trois échelles d'interventions _ le quartier, la géographie, les réseaux de déplacements_, les stratégies à l'œuvre diffèrent sensiblement d'un projet à l'autre.

Les projets primés à Meaux, Athis-Mons, Aubervilliers, Marseille ou La Courneuve²⁴ (E 8) s'inscrivent dans une stratégie de « *réparation prolongation* », cherchant à retisser les liens rompus par les infrastructures, prolonger les tissus et les trames existantes, agir par substitutions, greffes et remplacement ; d'autres projets cherchent à rendre visible le déjà-là, oublié ou recouvert, dans une stratégie de « *révélation* » : révéler l'histoire à Saintes, la topographie à Lorient, la rivière à Montbéliard.

Une troisième stratégie récurrente est la « *réinterprétation* », dans la logique du bricoleur de Lévi-Strauss, qui dispose d'un nombre limité d'éléments préexistants, détournés de leur usage premier et recomposés pour une nouvelle signification.

Le projet lauréat de Grande-Synthe (E 3) propose de créer un jardin qui fédère et ordonne les éléments disparates préexistants, et leur donne ainsi un nouveau sens urbain.

A Dunkerque²⁵ (E 2), le front bâti des docks est systématiquement rehaussé par de nouveaux bâtiments-toitures qui le transforment en un « strip » attractif.

A Strasbourg '95 secondes de surprise' (E 4) propose une nouvelle lecture du site suivant la trajectoire du tramway. Cette nouvelle lecture de la ville fait émerger les qualités du déjà là.

Dans une démarche proche de la *tabula rasa*, les architectes de 'Fenêtre sur ciel' à Dunkerque²⁶ (E 2) jouent la stratégie de *l'innovation*, estimant que trop peu de choses sont susceptibles de servir

²¹ Projet « Stratégie de soudure » L. Paillard / A.F. Jumeau / I. Schmitt Architectes

²² Projet « Greffes et sutures » F. Dussaux / A. Lepoutre / V. Wattier Architecte

²³ Projet « 95 secondes de surprises » B. Ressouche / L. Gonin / D. Charlemagne / S. Bara Architectes

²⁴ Projet « Centralité linéaire » H. Loviton / K. Teisseire Architectes

²⁵ Projet « Strip linéaire » F. Geipel / N. Michelin / N. Hirsch / B. Hoge Architectes

de socle au projet. La réponse prend alors le visage d'une pièce urbaine autonome en forme de nappe à patios ouverts sur le ciel. Sur cette grande terrasse, la ville existante devient un objet de contemplation.

Mais cette attitude extrêmement rare, en réalité unique parmi les lauréats en France, montre à quel point la quasi-totalité des projets primés ont adhéré à l'injonction de construire la ville sur la ville.

Construire la ville sur la ville à travers les thèmes d'EUROPAN

Les thèmes des sessions et les champs d'investigations qu'ils définissent, tant pour les villes que pour les concepteurs, présentent un panorama étendu des enjeux de la ville contemporaine.

Les différents textes produits de la seconde à la septième session, témoignent une grande continuité dans l'analyse de la situation métropolitaine et de ses dysfonctionnements. Néanmoins, on peut mettre en évidence deux évolutions majeures, portant l'une sur la valeur accordée au patrimoine préexistant, l'autre sur la complexité et les incertitudes de la programmation. Ces évolutions dans la manière de penser la ville montrent une connaissance croissante des phénomènes urbains, ainsi qu'une extension régulière des enjeux du domestique vers l'échelle métropolitaine, associée à la prise en compte de temporalités longues.

Permanences dans l'analyse de la ville 'support'.

D'Europan 2 à European 7, la métropole est présentée comme un ensemble constitué de plusieurs villes : des centres anciens sédimentés autour desquels se sont développés des périphéries anciennes (faubourgs, quartiers industriels, villages urbanisés, anciennes zones militaires etc.), des aires plus récentes (lotissements, grands ensembles, villes nouvelles, zones d'activités etc.), et des «entre deux», mal définis.

Ces différentes formations urbaines coexistent au sein d'un ensemble métropolitain hétérogène et fragmenté, structuré par les lignes de déplacement, par les réseaux qui alimentent le territoire et ses diverses centralités. L'étalement discontinu a engendré d'importantes enclaves et des franges délaissées, peu ou mal urbanisées, qu'Europan se propose d'investir. S'il y a une 'ville European' commune à toutes les sessions, c'est celle de ces espaces d'entre-deux, des confins et des interstices du territoire métropolitain.

De la reconnaissance d'une valeur au patrimoine préexistant... à son dépassement.

Europan 2 s'interrogeait sur « ...la valeur patrimoniale des formes urbaines traditionnelles et des anciennes centralités face aux mutations de la société... » mais ne paraissait pas encore

²⁶ Projet « fenêtres sur ciel » A. Robain / T. Lacoste Architectes

accorder cette valeur à la ville de la périphérie. Le silence d'European 3 sur cette question patrimoniale est très surprenant au regard de la manière dont les lauréats de la même session s'en empareront, faisant du « construire la ville sur la ville » une revendication centrale de leurs projets.

Sous l'influence de ces positions avancées, les sessions 4, « Construire la ville sur la ville » et 6, « Entre-villes » inscriront au cœur de leurs enjeux la place du patrimoine urbain, notamment en élargissant le champ des formes urbaines concernées et en interrogeant les évolutions des modes de vie urbains : « *Comment prendre en compte l'évolution du bâti et du paysage urbain même lorsqu'il n'a pas une valeur patrimoniale ?* » « *Comment construire le nouveau à partir et sur les traces de l'ancien ?* » (E 4).

L'un des axes de travail d'European 4, intitulé « Hériter », propose de définir « *...une attitude par rapport à l'existant, en s'appuyant sur les données géographiques d'un lieu, ses lignes de forces, le fractionnement du sol, les éléments paysagers, l'architecture mineure...* »

« *Ces territoires longtemps marginalisés attendent d'être révélés grâce à leur localisation et à leur héritage urbain pour fonder des urbanités issues du croisement des valeurs urbaines existantes avec leur force de mémoire sociale et culturelle et celles nouvelles correspondant à l'évolution des nouveaux modes de vie urbains.* » (E6).

Néanmoins cette problématique s'efface des textes d'European 7 et 8 pour laisser place aux questions d'écologie, d'environnement. Déjà présentes à la marge dans les premières sessions, elles prennent désormais une importance centrale et s'inscrivent dans la perspective d'une métropole durable.

La ville à construire devient de plus en plus complexe.

Les thèmes des sessions 2 et 3 étaient essentiellement centrés sur l'habitat. European 2 questionnait les capacités de l'habitat à reconfigurer des quartiers obsolètes, European 3 les échelles intermédiaires _ de l'intimité à l'urbanité _ entre le quartier d'habitat et les réseaux et équipements de la ville.

A partir d'European 4, la mixité programmatique devient une revendication au service de la constitution de micro-centralités susceptibles de structurer le territoire. Cette session voit aussi émerger l'idée que la densité est facteur d'intensification urbaine.

Cette nouvelle ville à construire sur l'ancienne gagne encore en complexité lors d'European 5, qui développe la notion d'instabilité programmatique dans le temps : le projet doit alors être conçu comme un « processus en mouvement ». European 6 intègre les modes de déplacements alternatifs à la voiture, et la valorisation / création d'espaces publics comme moyen de cohésion entre les différentes parties de la ville, soulignant leur association aux enjeux du développement durable.

Renouer les liens rompus au cours du XX^e siècle, alors qu'ils ont été longtemps les supports des solidarités économiques entre les territoires suppose un retour sur l'histoire des traces des substrats territoriaux et la lecture des socles topographique, à grande échelle.

La problématique du « construire la ville sur la ville » a traversé toute une génération. L'occasion donnée ici de s'interroger sur les évolutions de sens qu'elle a connu au fil des sessions montre qu'elle apparaît bien récurrente dans toutes les sessions. Mais si Europan a été le porte-voix de cette notion, il a également beaucoup contribué à son approfondissement, en particulier au travers des sessions 3, 4 et 6.

Au cours de ces années, la pédagogie d'Europan s'est déployée, tant auprès des villes que des candidats, dans l'exploration des multiples facettes et inflexions de cette problématique. Ce faisant, elle a rencontré la réalité des préoccupations des villes, exprimée de façon toujours plus explicite et argumentée par les dossiers de sites des sessions successives. Europan a su ainsi répondre à leur ambition d'agir, face à des attentes en évolution et à des situations urbaines en mutation. Et cela tout en ménageant la ville existante, quelle que soit sa nature, et en redonnant droit de cité aux périphéries et aux confins urbains.

Quant aux jeunes architectes concurrents, soucieux d'acquiescer ainsi plus de prise sur cette réalité au contour imprécis, ils ont pu, en se confrontant à des cas urbains exemplaires et à des acteurs motivés, rechercher et trouver les voies des transformations qui ménagent le temps et qui révèlent les sites à eux-mêmes par le projet.

Nicole Eleb-Harlé et Stéphane Berthier

Octobre 2006