

AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS

Dans nombre des projets présentés, le traitement spatial des lieux publics cherche non seulement à articuler espaces construits et espaces verts mais interroge également nos relations à un environnement urbain remis en cause par les menaces environnementales et par les problèmes liés à la ségrégation et à la dissémination territoriales. Dans le choix de leur implantation, de leur organisation, dans leur stratégie programmatique, ces espaces questionnent nos façons de vivre la ville et son paysage, reconsidèrent la distinction privé-public et réinvestissent les espaces de sociabilité que sont les places publiques, les parcs et les promenades, les rues et les passages.

La plupart des architectes-paysagistes cherchent, dans un environnement où l'automobile est de plus en plus reléguée en sous-sol ou excentrée, à recréer du collectif et du lien dans des territoires non seulement ouverts au plaisir de la nature et au cadre paysager, mais aussi aux potentialités de rencontre, de partage et de participation plus active de l'utilisateur. Partie intégrante du « scénario » de planification, l'aménagement des lieux publics tire parti d'un espace urbain désormais défini par une plus grande mixité fonctionnelle et sociale : augmenter la qualité de vie, faciliter les accès et raccourcir les temps de transport, encourager d'autres comportements (pratique du vélo par exemple) comptent parmi les objectifs majeurs de l'organisation de ces nouveaux lieux publics.

PLACES PUBLIQUES

Bordées par de grandes artères qui y conduisent, cœurs de ces nouveaux centres urbains, les places publiques, telle l'agora grecque, recouvrent de multiples fonctions tant spatiales que symboliques. Pôles de mémoire qui emblématisent l'histoire de la ville, espaces d'attractions commerciales et festives et lieux de promenades ouverts, elles répondent à une planification incitative qui s'appuie sur la présence et la participation des acteurs. À **Esch-Belval** par exemple, la *Place Agora* conçue par l'agence AllesWirdGut vise à créer un espace de rencontre en ce nœud situé entre des bâtiments témoins d'un passé révolu (les hauts-fourneaux) et une histoire présente en pleine mutation (un quartier en devenir). A la fois espace d'articulation et de rassemblement, elle est aussi le lieu de la mémoire industrielle du site. AllesWirdGut a préservé le sol à son niveau d'origine, celui des hauts-fourneaux. Les plaques de béton brut qui le recouvrent, tel un parterre d'usine, ne font que renforcer la portée symbolique de la *Stahlhof*, place de la fonte. À **Ørestad City**, le nouveau quartier d'*Ørestad*, Daniel Libeskind s'inspire, d'une autre manière, de l'histoire architecturale de la ville. La vaste place centrale, située au pied de deux majestueuses tours inclinées, adopte la même forme et les mêmes dimensions que la place *Kongens Nytorv*, la plus grande et la plus populaire de Copenhague.

Dans le **Gdansk Młode Miasto**, c'est la symbolique *Place Solidarnosc* qui détermine l'aménagement du site entier. Espace concen-



Tomas Maechtig, Ursa Vrhunc, Arcadia d.o.o., *Place du congrès et Parc Zvezda*, 2004.

trique au milieu duquel s'érige un monument consacré aux ouvriers du chantier naval tués lors des grèves des années 1970, la place *Solidarnosc* s'élargit dans le nouveau schéma en une esplanade de la Liberté, d'où partent les « Allées Vertes » dont le tracé amplifie la structure rayonnante de la place. Véritable symbole dans ce quartier « jeune », l'esplanade de la Liberté ouvre un paysage portuaire désormais propice à la rencontre entre les habitants et les visiteurs de la ville débarquant de leurs bateaux de croisière. Rappelant d'une certaine façon Hippiodamos de Milet, créateur d'une cité à plan orthogonal qui va influencer la structure de l'agora grecque, Tomas Maechtig déploie une trame orthogonale afin d'unifier la *Place du Congrès* et le *Parc Zvezda* à **Ljubljana**. Cette historique place centrale, jusqu'alors simple parking, trouve son ampleur symbolique dans cette ré-union qui gomme le hiatus spatial qui existait entre les deux espaces. Tout le système d'éclairage et le mobilier urbain amplifient la trame de la place en émergeant du sol comme s'ils étaient produits par les intersections mêmes de la trame. La *Place Nautique* à **Lyon** actualise quant à elle la mémoire fluviale du lieu

en faisant de l'eau l'élément central de la Confluence, elle exprime, au cœur du site, la ramification port/nature/ville. Espace de vie et de rencontre, elle fait office de halte fluviale, de place animée de terrasses, de restaurants, de cafés et de bateaux-animations amarrés à demeure.

Les constructions ne définissent pas à elles seules la logique de planification des nouveaux quartiers. A Hafencity à **Hambourg**, les places, les parcs et les promenades donnent toute sa cohérence à un espace urbain ouvert. L'idée de l'aménagement du site par l'agence EMBT repose sur la volonté d'établir un dialogue permanent entre la terre et l'eau, entre la marée haute et la marée basse, entre les espaces publics et privés. Environ 11 km de chemins de promenade marquent le nouveau profil d'un paysage artificiel surélevé pensé pour conduire progressivement les flâneurs jusqu'au bord de l'eau. Dans cette idée d'évoquer le grand large et l'ouverture au monde propres à la ville hanséatique, un ensemble spectaculaire de vastes places ponctue la densité du site en ménageant des moments de respiration et en créant du lien. Les terrasses Magellan, la terrasse Marco Polo de 6 400 m², la place Vasco de Gama agissent comme des nœuds de croisement et de rencontre. L'aménagement de l'esplanade du J4 à **Marseille** intègre un espace de respiration contre la ville dense ; une passerelle surélevée de 200 mètres de long multiplie les cadrages sur le port, la ville et la mer.

ESPACES VERTS

Les municipalités portent une attention toute particulière à l'aménagement d'espaces verts en milieu urbain. Soucieuses de la qualité de la vie, de l'enjeu culturel et social que représentent ces aires, elles s'efforcent de préserver le patrimoine végétal et paysager existants, elles mettent en valeur les berges des fleuves en de belles promenades vertes, elles créent des parcs qui rompent avec la densité urbaine, ses bruits et son rythme soutenu. Du parc à la toiture terrasse, il s'agit d'intégrer du végétal selon des aménagements spécifiques définis en fonction de besoins : accueillir des activités de loisirs, offrir à chacun son coin de jar-

din, etc. Le concept de la *Cité de la Méditerranée* à **Marseille** énoncé par Yves Lion repose précisément sur l'idée de « Parc Habité » aéré et abondamment planté dont la vocation est d'établir une continuité paysagère entre les espaces publics, les quartiers d'habitats et de commerces. La réflexion d'Yves Lion repose sur la recherche d'une vaste cité-jardin, qui, tout en assumant la densité et la grande diversité urbaines, envisage néanmoins l'intimité des logements grâce à des jardins ou loggias offrant des « maisons à tous étages ». Loin de lisser une diversité qui fonde l'identité de la ville, le traitement paysager tente de réaliser un équilibre et une articulation intelligente entre les divers secteurs. L'aménagement des espaces verts à **Lyon Confluence** se concentre surtout en bordure de quai en la présence d'un vaste parc s'étalant sur la rive en longue esplanade cyclable ponctuée de jardins d'eau, de jardins de quartier, de placettes et de rues arborées. En se ramifiant dans l'intérieur du quartier, le parc établit de multiples contacts entre la ville et la rivière. Michel Desvigne imagine un parc ramifié, construit morceau par morceau, qui permette d'accompagner les transformations du site et les mutations foncières.

La dépollution des sols sur les friches industrielles concerne nombre de programmes. A **Esch-Belval**, pour compenser la densité des zones urbaines, un parc de 33 hectares d'eau et de verdure, situé entre les zones résidentielles de Belval-Nord, Belval-Sud et le Square Mile, articule l'ensemble du site et souligne les origines du secteur. Une butte au nord du parc complète l'aménagement de ce territoire industriel contraint : les couches noires, résidus des hauts-fourneaux, que l'on va déblayer du site pour les constructions, seront amassées sur cette butte dont on travaillera le relief et les contours pour en faire un espace paysager intégré au concept du parc. A **Ljubljana**, la réunion de la Place des Congrès avec le Parc Zvezda offre désormais, en plein centre de la ville historique, une zone piétonne totalement libérée de véhicules. D'une façon générale, l'approche paysagère globale du site, en s'appuyant sur l'existant, cherche à en augmenter la qualité environnementale : une gamme très diversifiée d'espèces végétales sera choisie en fonction de son adaptabilité à l'environnement urbain. A **Sociópolis**, Vicente Guallart organise le site en dispersant les diverses espèces d'arbres et de plantes en différents circuits et secteurs : allées, jardins de repos, jardins botaniques, jardins horticoles, jardins de production ou encore jardins fruitiers.



Vicente Guallart, *Sociópolis*, 2005-2007.

CIRCULATIONS

La réflexion sur l'organisation de ces quartiers passe nécessairement par la gestion des déplacements des usagers, leur rythme, leur fréquence, les scénarios qui président à leur conception. La mixité des fonctions, qui engendre une réduction des distances et du temps de déplacement entre travail, habitat et loisirs, favorise d'autres l'installation d'autres voies de déplacement. Fondés sur la réduction, voire la suppression de la circulation automobile trop polluante, les projets développent les modes de transport en commun, la circulation à bicyclettes, libèrent la chaussée pour élargir les surfaces piétonnes, élancent des ponts et passerelles pour enjamber les infrastructures «barrière» (voies ferrées, routes importantes, etc).

La mise en valeur des berges de la Daugava constitue l'un des enjeux majeurs de l'aménagement contemporain de **Riga**. L'agence BIG, face à la présence d'une véritable barrière de trafic et de stationnement tout le long des quais, décide de dévier la circulation en un tunnel sous-marin, parallèle à la rive, qui libère ainsi l'espace pour créer en surface un vaste parc public débordant sur l'eau. Des petites jetées, des pontons, des piscines agrémentent les promenades le long de la berge. A **Sociópolis**, où sont exclues les automobiles, Guallart déduit de l'organisation des «huertas» le schéma des circulations. En outre, il inclut dans le site une large voie piétonne qui recentre le projet sur l'idée du sport comme premier vecteur de sociabilité. Pensée comme piste d'athlétisme, elle favorise une appréhension moins rapide de la ville, plus physique et sportive. De même, à **Ørestad City**, ce sont les piétons et les cyclistes qui dominent le paysage. Implantés autour de la place centrale et des secteurs pavés piétonniers, les équipements publics (restaurants, cafés, etc.) concentrent l'animation dans ce secteur. D'ailleurs, la rue principale s'apparente à une galerie marchande où les visiteurs sont abrités des intempéries par des auvents de verre. Vecteurs de liaison entre le fleuve et le centre-ville historique, les voies de circulation se complètent dans certains cas de structures qui renforcent le lien

entre deux secteurs adjacents. À **Hamburg Hafencity**, les terrasses Magellan s'animent de structures métalliques courbes évoquant à la fois les grandes voies maritimes parcourues par les explorateurs, les vents ainsi que les courants. Ailleurs, les architectes assurent la continuité des espaces par différents moyens : un système de ram-



EMBT Architects Associats, *Hafencity Public space*, 2002

pes, d'escaliers et de passerelles relient les parties hautes et basses du quartier de Hafencity tandis que les couleurs, les matières et la végétation qualifient chaque zone.

À **Istanbul**, Zaha Hadid conçoit un système continu de bâtiments semblant émerger du sol et organisés selon une grille dessinée à partir de la structure même de ce quartier quadrillé de routes. L'infrastructure existante fonde donc la grille de ce nouveau « relief artificiel » et détermine aussi bien le découpage des secteurs que la hauteur des bâtiments. De même, dans le projet de **Gdansk Młode Miasto**, l'organisation des anciens hangars conservés détermine le quadrillage orthogonal des rues dans cette zone bordée sur les quais d'une longue promenade reliant l'« Acropole » à l'ouest à l'Esplanade de la liberté à l'est du site.