

L'URBANISME DURABLE

Depuis une décennie environ, des projets urbanistiques durables voient le jour en Europe. L'urbanisme durable est un courant urbanistique peu théorisé si on le compare à l'urbanisme moderne. Des architectes comme Richard Rogers (Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou, la Cour européenne des Droits de l'Homme, ...) ont bien sûr contribué à construire la problématique sans toutefois imposer un cadre théorique de référence. L'urbanisme durable est donc essentiellement expérimental. De plus, il existe plusieurs appréhensions de l'habitat et du développement urbain durables, mais c'est surtout l'importance du contexte national et local qui interdit l'application d'une grille de lecture unique. Les villes nord-européennes, notamment scandinaves, offrent les premiers exemples de cet urbanisme, où prédominent les préoccupations environnementales et les performances écologiques, comme à Helsinki ou Malmö tandis que les expériences allemandes intègrent mieux des exigences sociales telle que la mixité. Malgré ces différences, les projets urbanistiques présentés dans « ArchiLab 2008 Europe, Architecture stratégique » montrent que l'urbanisme durable se diffuse largement en Europe, cette diffusion annonce-t-elle un tournant urbanistique, si oui, sous quelles formes ?

LE RENOUVELLEMENT URBAIN



Vue sur le port de Riga

Une des principales approches de l'urbanisme durable est en effet celle d'une ville renouvelée, visant la reconquête économique et social du bâti ancien, par îlots ou quartiers. Il s'agit de favoriser le caractère évolutif de la ville. La réutilisation permanente des lieux et des tissus urbains est une acceptation de la ville durable, de la ville capable de se renouveler dans le temps long. Ce recyclage des tissus urbains est par ailleurs une pratique très ancienne. Un second objectif est de « ramener les habitants au centre » explique l'architecte Richard Rogers, ce centre n'étant pas forcément unique. En d'autres termes, le projet de la ville durable implique un travail de revitalisation et d'adaptation des tissus anciens aux pratiques des habitants dans l'idée d'enrayer le mouvement centrifuge des populations et des emplois. Les cibles privilégiées du renouvellement urbain en Europe, comme le montre cette 8e édition d'ArchiLab, sont les zones désindustrialisées plus communément appelées friches industrielles. Le projet *Esch Belval* à Luxembourg l'illustre parfaitement puisqu'il s'agit d'aménager des friches industrielles en s'inscrivant dans les principes du développement durable à savoir le respect de la topographie des lieux et le fait de se fonder sur les éléments existants et l'environnement bâti. Dans le cas de *Riga Port City*, le projet vise à reconquérir la zone portuaire abandonnée de la Daugava selon le scénario classique de renouvellement urbain. La morphologie en trois bandes étroites fait référence aux usages antérieurs du lieu : la bande centrale dense est en effet située à l'emplacement des anciennes voies de triage, alors que la bande plus aérée en bordure de la Daugava favorise l'insertion souple de nouvelles constructions dans un environnement de bâtiments préexistants qui seront conservés. Également, le projet *Hafencity d'Hambourg* est représentatif du renouvellement urbain car il permet le repeuplement de zones délaissées par la création d'une nouvelle dynamique urbaine, sociale, culturelle et économique.

UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE

Cette approche s'articule à la précédente dans la mesure où elle permet elle aussi de limiter l'étalement urbain par la construction de quartiers denses. L'optique est de considérer l'espace comme une ressource rare et de conduire des politiques visant à l'économiser. La densité gagnée grâce à l'usage plus intensif de l'espace urbain permet de limiter les besoins de mobilité en réduisant notamment l'usage de l'automobile ainsi que la consommation énergétique des villes. Le débat sur une urbanisation compacte est constitutif de la plupart des réflexions sur la ville durable. Un panachage de logements et d'emplois est systématiquement effectué au sein même des immeubles. Les différents projets urbanistiques présentés dans l'exposition le reflètent. C'est le cas du projet *Esch Belval* pour lequel la recherche d'une mixité fonctionnelle et d'un « urbanisme des chemins courts » sont ses principes directeurs. En effet, le programme central universitaire et culturel se complète d'équipements de loisirs comme la *Rockhal* (Cabinet d'architecture Beng), centre de musique pop-rock du Luxembourg, de logements et de commerces avec le *Plaza 1 & 2* (Multiplan), projet mixte composé d'appartements, d'un centre commercial et d'infrastructures tertiaires dont un cinéma multiplex. De même, le projet *Euroméditerranée* vise à rapprocher différentes fonctions urbaines où équipements culturels comme le *Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée* de Rudy Ricciotti et Roland Carta ou le *Centre régional de la Méditerranée* de Stefano Boeri, entreprises et logements se côtoient. *Istanbul Urban Transformation* est également remarquable du point de vue du principe de mixité fonctionnelle propre à l'urbanisme durable. L'aire concernée par cette transformation opérée par Zaha Hadid accueillera un ensemble de bâtiments dédiés aux affaires, aux habitants, au commerce, à la culture (salle de concert, musée, théâtre), aux loisirs et au tourisme (ports de plaisance et hôtels).



Tatiana Fabeck Architecte et ABCSIS ontwerpgroep
Maison des sciences humaines, 2007.

L'ambition de ces projets est de couvrir les besoins de la vie quotidienne et d'intégrer la fonction récréative au sein ou à proximité immédiate du quartier, dans l'idée d'améliorer la qualité de vie et d'endiguer la mobilité. Cependant, même si une augmentation des densités urbaines est souhaitable dans l'optique d'un développement durable, elle ne peut pour-

tant pas suffire à endiguer le trafic automobile. Une planification croisée des activités et des transports en commun est requise. Le projet *Greater Helsinki Vision 2050* attache une grande importance aux transports publics pour enrayer la haute consommation d'énergie en Finlande due à la faible densité urbaine. Le but du projet est donc d'augmenter la coordination et la synchronisation des nouveaux projets d'infrastructure dans la région entière. A côté de ce type d'intervention, Sociopolis, projet urbanistique de Guallart, propose une réduction radicale du trafic automobile à l'intérieur du site. A *Sociopolis*, la seule route contourne le quartier. A l'intérieur de celui-ci, on se déplace à pied, à bicyclette ou bien en engin électrique.

LE RESPECT DE LA BIODIVERSITÉ ET DES PAYSAGES

La compacité, désormais de mise dans les projets urbanistiques peut rendre la vie quotidienne difficile. Afin de rendre cette densité acceptable, réinventer un rapport de proximité à la nature devient une priorité pour les urbanistes. L'intégration urbaniste des «huertas», éléments anthropologiques du paysage agricole, dans le projet *Sociopolis* cristallise cette volonté. De même, le projet *Hamburg Hafencity* dans le quartier de Sandtorpark-Grasbrookhafen mêle constructions et espaces verts. Un autre exemple réside dans l'aménagement des espaces publics par l'Agence EMBT Architectes Associats qui repose sur la volonté d'établir un dialogue permanent entre la terre et l'eau. Environ 11 km de chemins de promenade marqueront le nouveau profil d'un paysage artificiel surélevé pensé pour conduire progressivement les flâneurs jusqu'au bord de l'eau. Le projet *Hambourg Copenhague Malmö* accorde également une grande importance à l'incorporation de la nature, en entretenant une relation étroite entre la ville et le paysage inspiré de la ville médiévale du centre de Copenhague avec ses petits jardins. Dans le projet *Esch-Belval*, le *Parc Belval* permet une compensation de la densité des zones urbaines en proposant aux habitants un parc de 33 hectares d'eau et de verdure, situé entre les zones résidentielles de *Belval-Nord*, *Belval-Sud* et le *Square Mile*, et articule l'ensemble du site. En effet, la nature en ville fait partie des souhaits régulièrement renouvelés des habitants. Le fait d'offrir une vue sur des parcs, des espaces ouverts ou de l'eau permet au regard de s'échapper. À *Copenhague*, Les logements *VM Housing* de l'Agence BIG offrent, grâce à un bâtiment en V, une vue diagonale vers le parc et l'horizon. La forme M du deuxième bâtiment permet également une vue sur l'extérieur. Les logements *Mountain dwellings* de BIG sont aussi fondés sur l'idée d'amplifier le rapport entre intérieur et extérieur, chacun des 80 appartements bénéficie d'un toit terrasse avec des vues privilégiées sur le paysage. En outre, les quartiers durables sont très végétalisés : sols, toits, pieds d'immeubles. *Housing Bridge* de BIG, projet de pont habité possède au pied des piliers, des espaces verts, telles de petites îles offrant une appréhension toute particulière de l'environnement et des bateaux qui passent. Non seulement l'intégration de la nature en ville apaise les citoyens, mais aussi le déploiement du végétal permet de canaliser l'urbanisation. C'est par exemple le cas du projet *Riga Port City*. L'Agence BIG, chargée de l'aménagement des berges, se confronte d'abord à un problème de poids, celui de la présence d'une véritable barrière bruyante et impénétrable engendrée par l'intense trafic et le grand nombre de zones de stationnement tout le long des quais. L'Agence décide alors 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.



BIG, *Mountain Dwellings*, Copenhague, 2005
(construction en cours)

UNE ARCHITECTURE DURABLE

La décontextualisation de l'architecture moderne, conséquence de la standardisation industrielle et du style moderne international, cède la place à un souci d'adaptation aux milieux et de mise en valeur des potentiels locaux. Avant tout un quartier durable pourrait être apparenté à un quartier à basse consommation ou à basse émission. Une recherche d'autonomie énergétique est en partie engagée, qui développe les potentiels des énergies renouvelables et de l'isolation thermique des bâtiments. Les démarches d'éco-construction se sont d'abord développées aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suède et se diffusent aujourd'hui en Europe. Les critères écologiques qu'ils soient paysagers ou culturels, sont le trait marquant d'une architecture « durable ». Dans le projet *Esch Belval*, le revêtement en acier émaillé, décollé des murs, du complexe *Dexia* permet une ventilation naturelle permanente. De la même façon, le MUCEM, Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, de Rudy Ricciotti et Roland Carta pour *Euroméditerranée*, la fine résille de béton haute performance qui enserre le volume central permet de limiter les variations de température en le protégeant du soleil et des vents d'ouest. L'agence SZK a également une réflexion en termes d'éco-construction pour la salle de concert acoustique, *Lineamentum*, du projet *Riga Port City*. L'amplitude des variations thermiques extérieures au cours de l'année dans ces pays baltes a exigé une isolation particulièrement performante de ces modules pour limiter la consommation d'énergie. C'est l'usage des énergies naturelles, notamment l'air, qui permet de réguler le chauffage, le refroidissement, l'hygrométrie selon la fonction de chaque bâtiment. *Unilever* de Behnisch & Behnisch du projet de restructuration du port de *Hambourg* suit les mêmes orientations écologiques : le but de ce projet est de réaliser un environnement propice au travail tout en réduisant au minimum la consommation d'énergie. L'isolation du pont habité de BIG pour le projet de polymérisation Malmö-Copenhague-Hambourg est également très réfléchi : entre la couche supérieure dédiée à la circulation et les espaces d'habitation se trouve une zone tampon isolante.