

**CONSTRUIRE BRUXELLES**

**Architectures et espaces urbains**  
**44 projets en Europe**

**PARENTHÈSES**

**CONSTRUIRE BRUXELLES**

**Architectures et espaces urbains**  
**44 projets en Europe**

**PARENTHÈSES**

- 5 Préface
- 8 L'Europe, un laboratoire pour Bruxelles

## DÉMOGRAPHIE

# Comment traduire le manque de logements en stratégie urbaine ?

### MADRID

- 34 Carabanchel Logements sociaux
- 38 Mirador

### ROTTERDAM

- 44 The Red Apple
- 48 De Rotterdam

### COPENHAGUE

- 54 Mountain Dwellings

### AMSTERDAM

- 60 Borneo-Sporenburg

### PARIS

- 66 Eden Bio
- 74 Île Seguin-Rives de Seine

### BREDA

- 80 Chassé Park Appartements

### BÂLE

- 86 Bâtiment résidentiel Schwarzpark
- 90 Volta Mitte

## ÉQUIPEMENTS PUBLICS

# Comment tisser la ville à travers ses équipements ?

### MILAN

- 112 Université Luigi Bocconi

### COURTRAI

- 120 Shopping Center K

### LIÈGE

- 124 Cinéma Sauvenière

### GAND

- 128 Studios de production pour les Ballets C de la B et Lod

### GAND

- 132 UFO

### ROME

- 136 MAXXI

### PORTO

- 140 Casa da Musica

### ZURICH

- 144 École primaire Leutschenbach

### NANTES

- 152 École d'architecture

### LE HAVRE

- 156 Les Bains des Docks

### ZAAANSTAD

- 160 A8erna

### ANVERS

- 164 Parc Spoor Noord

---

## ÉCONOMIE URBAINE

# Comment l'architecture peut-elle soutenir l'activité économique locale ?

### ZURICH

184 Metal Workshop Dynamo

### PARIS

188 Hôtel industriel Berlier

### LEYDE

192 De Meelfabriek

### ZURICH

196 Im Viadukt

### BARCELONE

200 Marché Santa Caterina

---

## MOBILITÉ

# Comment construire la ville autour de ses infrastructures de mobilité ?

### BARCELONE

222 Parc Trinitat

### TURNHOUT

226 Central Park

### LYON

230 Parking des Célestins

### ZURICH

234 Gare Hardbrücke

### LA HAYE

238 Souterrain tram tunnel

### STRASBOURG

242 Parking et terminus Hoenheim-Nord

### BILBAO

246 Metro Bilbao

### PORTO

250 Metro do Porto

### BORDEAUX

254 Tramway

---

## NOUVEAUX QUARTIERS

# Quelle forme donner à la ville de demain ?

### HAMBOURG

272 HafenCity

### LONDRES

280 More London

### BÂLE

284 Campus Novartis, Forum 3

### LILLE

288 Îlot Saint-Maurice

### TIRANA

292 TID Tower et Skanderberg Square

### ZURICH

296 Zürich-West, Prime Tower

### NANTES

300 Île de Nantes

---

310 Vers un laboratoire pour la ville européenne

Comment  
le manque  
logements  
stratégie u

DÉMOGRAPHIE

**MADRID**  
CARABANCHEL  
LOGEMENTS SOCIAUX  
MIRADOR

**ROTTERDAM**  
THE RED APPLE  
DE ROTTERDAM

**COPENHAGUE**  
MOUNTAIN DWELLINGS

**AMSTERDAM**  
BORNEO-SPORENBURG

**PARIS**  
EDEN BIO  
ILE SEGUIN  
- RIVES DE SEINE

**BREDA**  
CHASSÉ PARK  
APPARTEMENTS

**BÂLE**  
BÂTIMENT RÉSIDENTIEL  
SCHWARZPARK  
VOLTA MITTE

et traduire  
e de  
s en  
urbaine ?

Le monde assiste aujourd'hui à une véritable « renaissance de la ville ». De plus en plus de gens viennent vivre en ville, laquelle grandit à un rythme parfois exponentiel. Bruxelles n'échappe pas à cette règle. Bien au contraire : sa croissance s'annonce comme la plus forte d'Europe dans la décennie qui vient. Comment faire de cette croissance démographique non pas un problème quantitatif à résoudre, mais une opportunité sans précédent de renforcer le tissu urbain et d'améliorer le cadre de vie de tout citoyen ?

## DÉMOGRAPHIQUE, EXPLOSION DE LA VILLE

Le XXI<sup>e</sup> siècle est souvent désigné comme « le siècle de la ville » : 50 % de la population mondiale vit aujourd'hui en ville, un pourcentage qui atteindra 75 % d'ici 2050. Le taux d'urbanisation est encore plus élevé en Europe puisqu'il atteindra, d'ici 2050, les 84 %. De grandes zones de l'espace européen se sont déjà urbanisées à un rythme effréné, et la population de plusieurs villes européennes connaît, depuis quelques années, un nouvel accroissement important. Entre 1999 et 2007, la métropole parisienne a vu sa population augmenter de près de 6 %. À Londres, le nombre d'habitants a subi une hausse de presque 5 % entre 2001 et 2006. Madrid a, quant à elle, connu une explosion démographique record : pas moins de 19 % entre 2001 et 2010.

L'attrait de la ville n'est pas un phénomène nouveau. Depuis la révolution industrielle du XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes européennes ont absorbé une grande partie des populations rurales avoisinantes. Mais aujourd'hui, l'extrapolation de ce phénomène à l'échelle mondiale constitue probablement le mouvement migratoire le plus important de l'histoire de l'humanité. La croissance explosive des villes avait pourtant semblé s'essouffler à l'après-guerre, la plupart des villes européennes connaissant plutôt à cette époque un déclin de population. Cet exode urbain, ayant inévitablement entraîné une baisse des revenus fiscaux, a affecté le cadre de vie des villes.

Si, depuis la fin des années 1990, la ville recommence sa croissance, les nouveaux phénomènes de métropolisation en Europe n'ont toutefois pas freiné le processus d'exode urbain. La classe moyenne hautement qualifiée et les familles avec enfants cherchent souvent à s'installer dans la grande périphérie, où le logement de type maison unifamiliale est moins cher et l'espace et la nature sont plus présents, alors que la ville continue, quant à elle, à exercer un attrait phénoménal sur les populations jeunes et moins nanties, en

particulier sur les populations immigrées, qu'elles viennent d'Europe ou d'en dehors. Ce double phénomène engendre de nouveaux défis pour la ville, notamment un rajeunissement et un appauvrissement de sa population. Ces mouvements de population ont entraîné le débordement des limites administratives existantes de la ville contemporaine et une urbanisation rapide de sa grande périphérie conduisant graduellement à une urbanisation totale de l'espace européen.

Pour améliorer le cadre de vie tout en répondant aux évolutions démographiques, chaque ville développe une approche liée à son contexte et ses contraintes, à son échelle, à ses traditions urbanistiques. Peu de villes pourront développer une stratégie similaire à Madrid, ville « isolée » dans le plateau central castillan, qui a pu recourir à ses réserves foncières en périphérie, augmenter sa surface de 50 % et accueillir plus d'un million de nouveaux habitants depuis 2001. À l'autre extrême, Rotterdam, qui a vu son centre dévasté pendant la Seconde Guerre mondiale, a transformé cette catastrophe en une opportunité de reconstruire une nouvelle ville, ambitieuse et contemporaine. Néanmoins, un tel recours à des ressources foncières est souvent exclu. Il faut alors chercher un potentiel de croissance de la ville sur elle-même. La diminution de l'emprise au sol des activités économiques a libéré de nombreux sites de grande envergure dans les territoires urbains européens. Pour Copenhague et Amsterdam, cela a été l'occasion de redécouvrir et reconnecter d'anciens quartiers, pour en refaire des composantes à part entière de la ville.

Pour répondre au défi démographique de manière efficace, il faut bien entendu dépasser la dimension quantitative et savoir à qui s'adresse l'offre nouvelle en logements. La redynamisation des zones industrielles d'Amsterdam et de Copenhague fut, dans les deux cas, l'occasion de créer des cadres urbains riches en espaces récréatifs, afin d'attirer les familles avec enfants qui avaient fui la ville. Paris, qui connaît, elle, au contraire,

**Hans Ibelings**  
*Critique d'architecture*

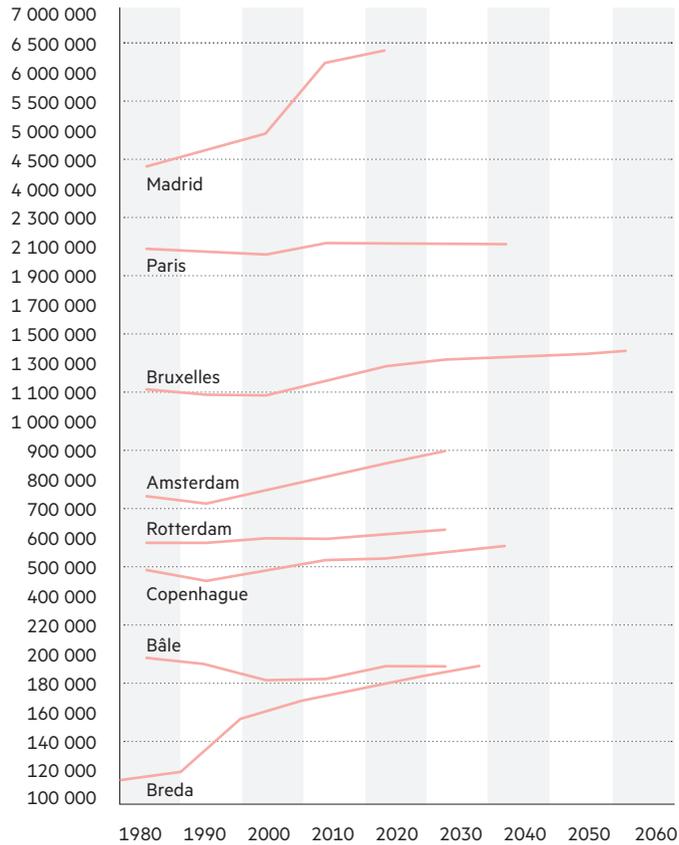
« L'exode urbain des classes moyennes est un phénomène qui dérange fortement l'équilibre de population des villes dans toute l'Europe. La population restante consiste alors en un nombre restreint d'habitants riches et un très grand nombre d'habitants relativement démunis. À Bruxelles cet exode se compense par un flux entrant de

nouveaux habitants qui viennent tenter leur chance dans la ville, mais cette migration ne fait qu'accroître le clivage entre les populations nanties et démunies. »



Évolution démographique en Europe

Statistiques et prévisions



Zones bâties en Europe centrale



une situation d'embourgeoisement de son centre, a mis en place des outils qui favorisent la mixité dans ses quartiers et rendent la ville davantage accessible à tous : pour toute rénovation de plus de 800 m<sup>2</sup>, 25 % de la surface de logement doit désormais être affectée au logement social. La diversification des publics auxquels la ville doit aujourd'hui s'adresser impose de réinventer les typologies existantes, pour leur donner une nouvelle actualité. Breda, en utilisant de façon originale le modèle du campus présentant des tours de logements dans un cadre verdoyant, a ainsi pu offrir une réponse à son besoin en logements spacieux pour familles aisées.

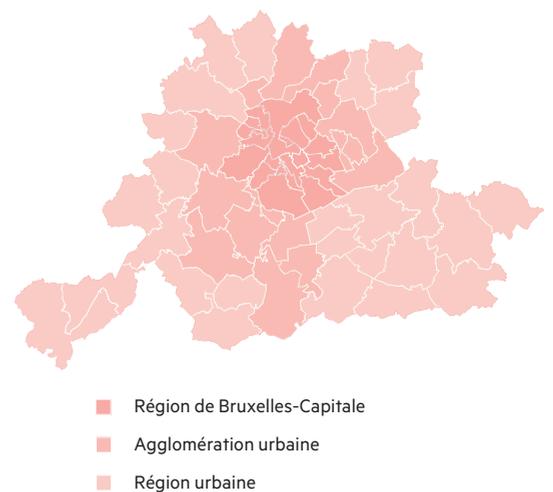
Aussi diverses que puissent être les approches développées, chacune de ces villes européennes a pris l'initiative de mettre en place une politique visionnaire pour le logement, conduite par une ambition architecturale réfléchie.

**120% BRUXELLES**

Les défis qui se posent dans ces villes européennes se manifestent naturellement aussi à Bruxelles. Depuis l'élargissement de l'Union européenne, toute la région métropolitaine nord-ouest — North-West Metropolitan Area, qui inclut le Benelux, la France, l'Angleterre et l'Allemagne — est sujette à un flux migratoire des pays de l'Est de l'UE comme la Pologne, la Bulgarie, la Roumanie. Ce phénomène récent vient s'ajouter aux taux de natalité et d'immigration en progression dans la Région bruxelloise. Entre 2000 et 2010, la ville a ainsi gagné 130 000 nouveaux habitants, ce qui signifie une croissance de 13 %. D'ici 2020, la population bruxelloise devrait atteindre 120 % de la population actuelle.

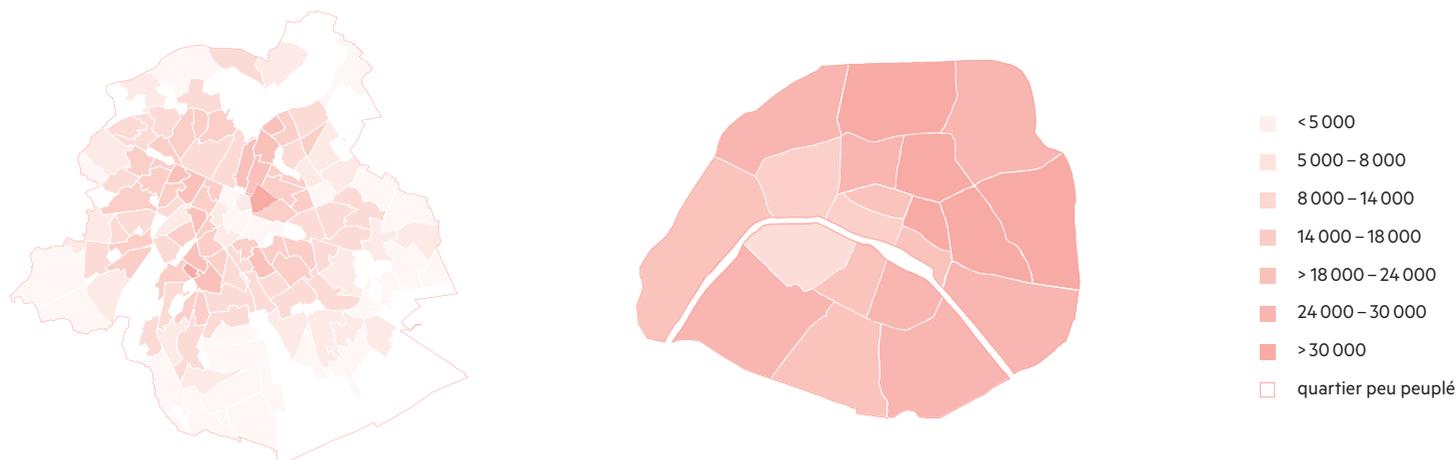
Bruxelles doit également faire face depuis plusieurs décennies à un exode urbain annuel de plus de 10 000 habitants, qui quittent la ville à la recherche d'un logement abordable et confortable. Si les

Zone métropolitaine bruxelloise



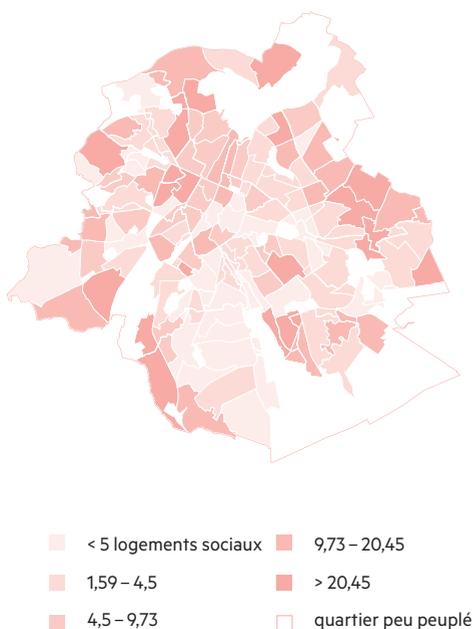
## Comparaison des densités de population

Région de Bruxelles-Capitale 2008/Ville de Paris 2006



## Part des logements sociaux par quartier

Région de Bruxelles-Capitale 2009



familles plus aisées ont la possibilité de s'installer dans la ceinture verte qui borde Bruxelles, d'autres sont dans l'obligation de s'installer plus loin. La zone d'influence de Bruxelles dépasse donc aujourd'hui largement les limites régionales pour recouvrir la plus grande partie du Brabant flamand et du Brabant wallon. Même si ce « dépeuplement » de Bruxelles est amplement compensé par la nouvelle croissance démographique, il favorise toutefois la paupérisation de la ville : la proportion des populations majoritairement défavorisées augmente quand celle des habitants de la classe moyenne diminue.

Ces évolutions redéfinissent grandement le fonctionnement du marché immobilier : pour la première fois depuis plusieurs décennies, il est devenu plus rentable pour les promoteurs immobiliers de construire du logement que des bureaux. En effet la fonction tertiaire est largement disponible avec plus de 1 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux vides à Bruxelles, alors que la pénurie de logements a provoqué une hausse incontrôlée des prix sur le marché immobilier. Ce phénomène est d'une envergure telle que si l'on plafonnait à 25 % la proportion du salaire familial attribuée au loyer, les familles les plus pauvres résidant à Bruxelles (près d'un tiers des familles bruxelloises) n'auraient accès qu'à 4 % du marché immobilier. Ainsi, si le marché immobilier est désormais favorable à la construction de logements, cette évolution va de pair avec le constat que les conditions de vie des populations les plus démunies sont de plus en plus inquiétantes. La baisse de production de logements sociaux à Bruxelles depuis les années 1970 ne fait que renforcer ce phénomène.

Bruxelles devra donc construire un grand nombre de logements sociaux : en 2007, leur nombre était de 39 000, ou 8,4 % de l'offre totale en logements, contre 14 % à Paris, 25 % à Londres et même 55 % à Amsterdam. Près de 50 % des ménages bruxellois ont un revenu suffisamment bas pour prétendre à un logement social, 35 000 figurent sur les listes d'attente. La baisse de production des logements sociaux place les pouvoirs publics face à un défi de taille : la définition d'une nouvelle gouvernance urbaine en termes de logements. Si les communes étaient traditionnellement responsables de la construction de logements sur leur territoire, on se rend aujourd'hui compte des limites de ce modèle face aux nouveaux besoins de la ville. La question de savoir où les logements sociaux seront construits reste épineuse, comme en témoigne l'exemple parisien et ses communes récalcitrantes. La « règle des 25 % » est une tentative pour Paris d'aborder cet enjeu de diversification à l'échelle de la ville.

À Bruxelles, la redéfinition du cadre d'intervention est en cours — la réforme de l'État prévoit notamment la réduction du nombre de sociétés de logements sociaux — et doit être encouragée, car une réponse globale est indispensable. L'établissement d'une politique volontariste au niveau régional permettra de mettre en place les outils et les leviers pour une construction équitablement répartie des logements sociaux. Il s'agira d'offrir simultanément des conditions de vie dignes aux nouveaux arrivants dans la ville, et des logements qualitatifs et abordables pour la classe moyenne afin qu'elle puisse revenir en ville.

**Benoît Moritz**  
Architecte et urbaniste  
bruxellois (MSA)

« Pour enrayer l'exode urbain, il est nécessaire de réfléchir à l'attractivité de la ville : comment améliorer les conditions d'habitabilité ? Cette question est liée aux politiques de logements, mais au-delà de ça, il s'agit aussi de s'interroger sur les services urbains (les espaces publics, les

équipements publics, la mobilité...), qui font qu'habiter dans un centre urbain est finalement beaucoup plus intéressant et attractif qu'habiter dans une grande périphérie. »



MADRID

www.editionsparentheses.com / J. Declerck – Construire Bruxelles Architectures et espaces urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0

# CARABAN LOGEMENT SOCIAUX

FOREIGN OFFICE ARCHITECTS (FOA)

**Le projet Carabanchel, implanté dans les nouvelles zones urbanisées de Madrid, expérimente un équilibre entre compacité du volume bâti et qualité des espaces résidentiels.**

<sup>1</sup> Le volume compact s'implante en bordure de parcelle dégageant ainsi de l'espace pour un jardin collectif.



SBN 978-2-86364-261-0

# MICHEL TS



2  
Tous les appartements disposent de terrasses extérieures.

3  
Grâce aux panneaux de bambou mobiles, la façade est sans cesse changeante, et les appartements bénéficient d'une protection modulable contre le soleil.

4  
Plans d'appartements types.



2



3

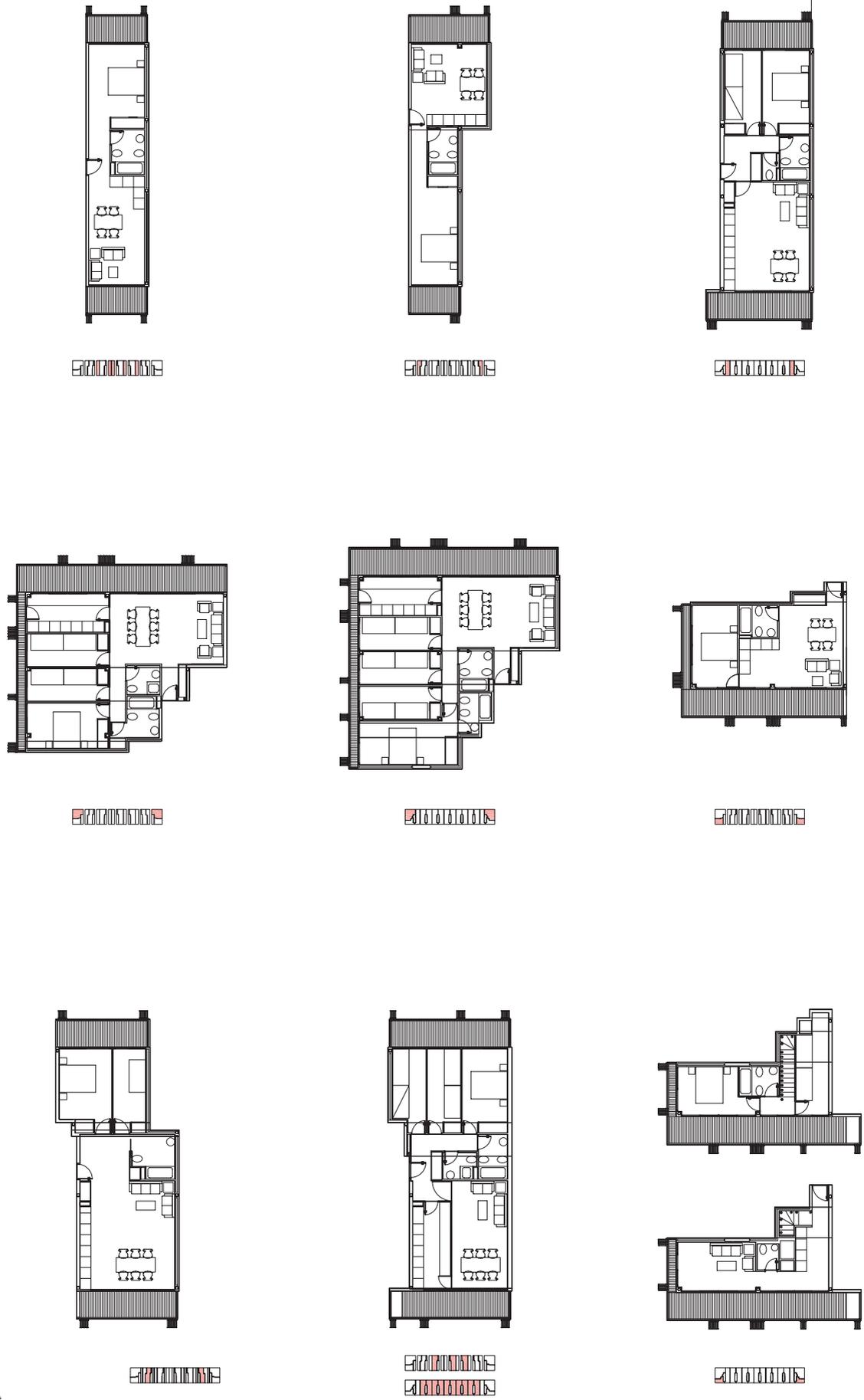
Le bureau d'architectes londonien Foreign Office Architects (FOA) a reçu la mission de réaliser le projet de logements sociaux Carabanchel dans l'un des nouveaux quartiers résidentiels au sud de Madrid. Ils ont conçu un bâtiment long mais compact qu'ils ont décidé d'implanter au bord de la parcelle, de 100 sur 45 m, qui leur était attribuée. Ce choix a permis de laisser de l'espace pour un vaste jardin commun destiné aux habitants, sous lequel se cache une aire de stationnement.

Les appartements, conçus comme une juxtaposition de longs volumes traversants de 13,4 m, profitent d'une double orientation est-ouest.

Par ailleurs, chacun des logements dispose de deux terrasses de 1,5 m de large, situées à chacune de ses extrémités, offrant des espaces semi-extérieurs, utilisables en toute saison. Elles sont protégées par un revêtement de façade en panneaux de bambou qui procurent la protection nécessaire contre les rayons du soleil mais offrent tout de même une vue dégagée sur le jardin et le quartier alentour. La possibilité qu'ont les habitants d'ouvrir et de fermer les panneaux à leur gré, confère au bâtiment une identité toujours changeante, qui reste néanmoins forte et unique.

Avec ce projet, les architectes ont souhaité expérimenter la manière la plus optimale de fournir le maximum d'espace, de flexibilité et de qualité aux logements, tout en effaçant la visibilité des différentes unités derrière une peau homogène.

**Les appartements, conçus comme une juxtaposition de longs volumes traversants de 13,4 m, profitent d'une double orientation est-ouest.**

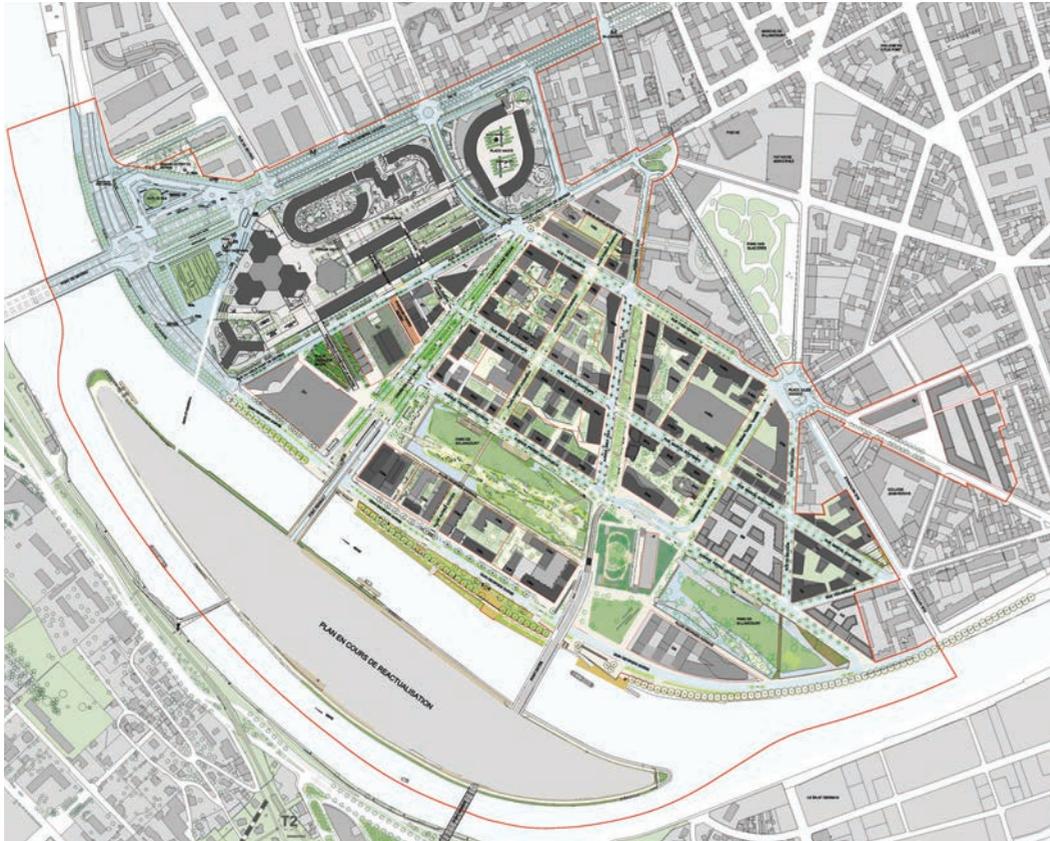


PARIS

/ J. Declerck – Construire Bruxelles Architectures et espaces urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0

# ÎLE SEGUIN — RIVES DE SEINE

**PATRICK CHAVANNES ET THIERRY LAVERNE  
(PLAN DIRECTEUR)  
DIENER & DIENER ARCHITEKTEN  
(ÎLOT URBAIN)**



# Proposer 30% de logements sociaux dans un nouvel îlot urbain

4-261-0



/ J. De

www.editionsparentheses.com

1  
Plan directeur de la zone Rives de Seine.

2  
À Boulogne-Billancourt, les anciennes usines Renault ont laissé place au développement d'un nouveau quartier.

3-4  
Les différentes fonctions urbaines se côtoient : logements, bureaux, commerces, équipements, etc.



3



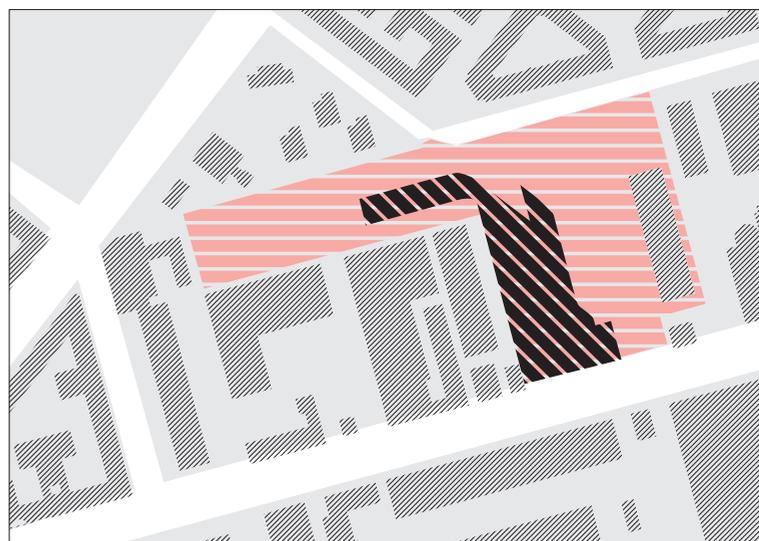
4

# MAXXI

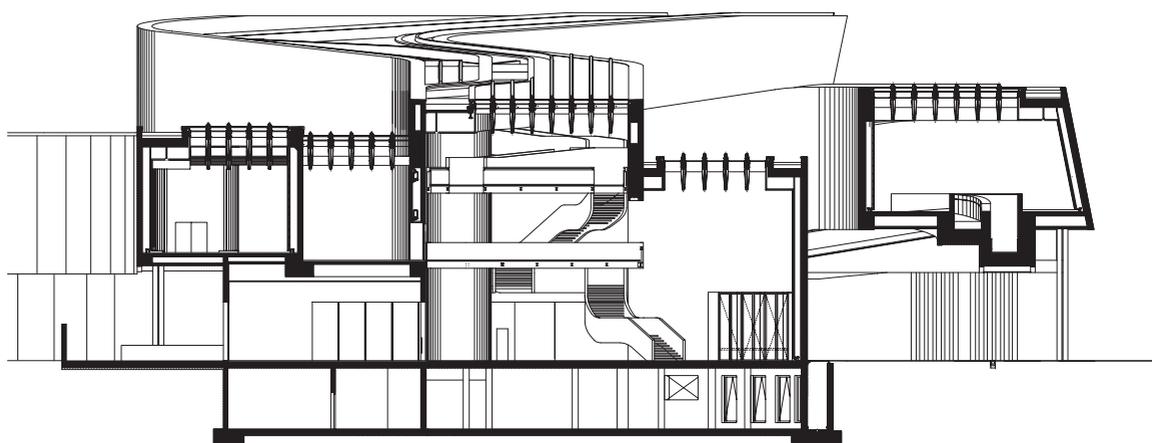
ZAHA HADID ARCHITECTS



**Un bâtiment spectaculaire : c'est un euphémisme pour le MAXXI, premier musée national d'Art contemporain d'Italie. Mais il offre bien plus qu'un simple spectacle : le bâtiment confère un nouveau visage au quartier romain de Flaminio et à ses casernes militaires tombées en désuétude.**



<sup>1</sup> Le MAXXI s'implante sur le site des anciennes casernes militaires dans le quartier de Flaminio, au nord de Rome.

2  
Coupe.3-5  
Les jeux de lignes et de courbes, caractéristiques de l'architecture de Zaha Hadid, créent une spatialité complexe.6  
Plan du 1<sup>er</sup> étage.7  
Les circulations s'entremêlent et débouchent sur des espaces d'exposition généreux et variés.8  
D'imposants porte-à-faux guident le visiteur jusqu'à l'entrée du musée.

2

En 1988, le ministère italien de la Culture a lancé un concours pour le premier musée national dédié à l'art contemporain et à l'architecture. Le musée devait être érigé sur le domaine des anciennes casernes militaires du quartier de Flaminio, au nord du centre historique. Auparavant, la base militaire générait énormément d'animation dans le quartier mais dès le départ de l'armée dans les années 1980, le quartier s'était quelque peu engourdi. Spontanément, des institutions culturelles se sont installées dans les baraquements. Grâce au MAXXI (cryptogramme de Museum of Art for the XXI Century), cette orientation balbutiante s'est solidement ancrée dans le quartier.

Les plans de l'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid, qui ont remporté les faveurs, proposent un bâtiment qui d'une part relie étroitement les bâtiments de la caserne avec le quartier résidentiel attenant, mais qui d'autre part insuffle au complexe militaire une nouvelle vie par une architecture osée et trépidante. Un certain nombre de bâtiments existants sont intégrés dans le vaste complexe de 30 000 m<sup>2</sup>. Le MAXXI ne s'impose pas dans le paysage urbain et semble même, depuis la rue, un peu en retrait entre les anciens bâtiments. Mais derrière les façades de la caserne, le visiteur s'enfonce dans un labyrinthe de murs de béton arqués et inclinés, de cratères et de précipices, d'impressionnants volumes en surplomb, de subtils dénivelés, de passerelles et de vertigineux escaliers. Cette spatialité complexe et ce jeu de lignes et de courbes sont devenus la signature de Zaha Hadid. Le monde intérieur et le monde extérieur s'entremêlent naturellement et tant les murs intérieurs que les murs extérieurs peuvent servir de support à des projections, des peintures murales, des installations

lumineuses et des expositions d'art. Le parcours du musée n'est pas linéaire. Le visiteur ne doit jamais suivre deux fois le même parcours. Des ouvertures dans le bâtiment offrent une vue à la fois sur l'architecture, les œuvres d'art et la ville.

De plus, Zaha Hadid est parvenue à ouvrir l'ancienne enclave militaire au public. Un parcours piétonnier extérieur à travers le complexe restaure le lien entre la Via Guido Reni et le Tibre, que les casernes ont interrompu pendant un siècle. C'est ainsi que le bâtiment restitue une partie d'espace public aux quartiers résidentiels des alentours.

Le MAXXI offre un spectacle et peut compter sur un afflux massif de touristes et de promeneurs. Le bâtiment rayonne toutefois du fait qu'il est bien plus qu'un simple objet aux allures futuristes qui aurait été imposé au tissu existant. Il recycle et revalorise l'héritage militaire, insuffle une nouvelle vie aux alentours et donne au quartier, qui avait perdu son identité, une nouvelle définition, celle d'un pôle d'attraction culturel à l'échelle de la métropole romaine.

**Le MAXXI ne s'impose pas dans le paysage urbain et semble même, depuis la rue, un peu en retrait entre les anciens bâtiments.**



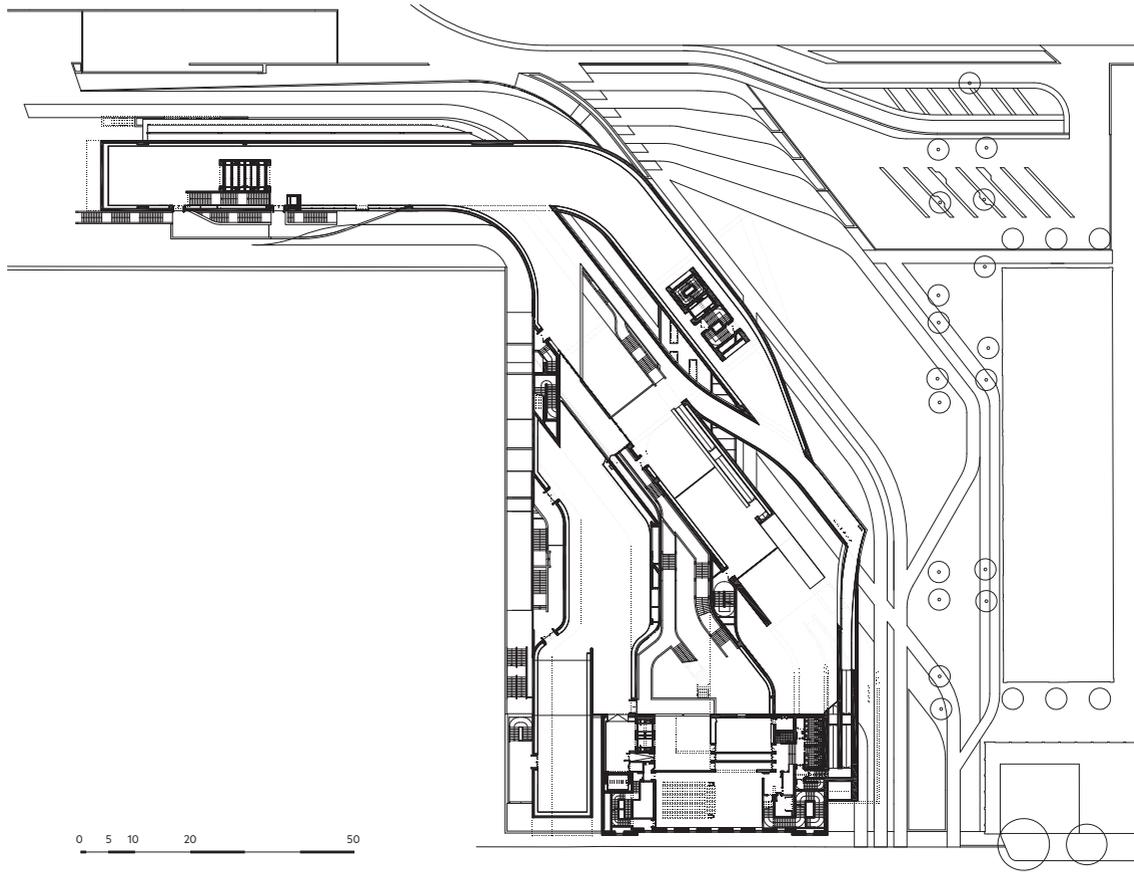
3



4



5



6



7



8

Implanté sur un site clé entre la vieille ville et les nouveaux quartiers de Porto, Casa da Musica conçue par OMA réinterprète la notion d'équipement public en concevant un bâtiment faisant partie intégrante de la vie publique de la ville.

# CASA DA MUSICA

OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE (OMA)

<sup>1</sup> La Casa da Musica est accessible au public jusqu'au toit.



# Emmener l'espace public jusqu'au sommet du bâtiment

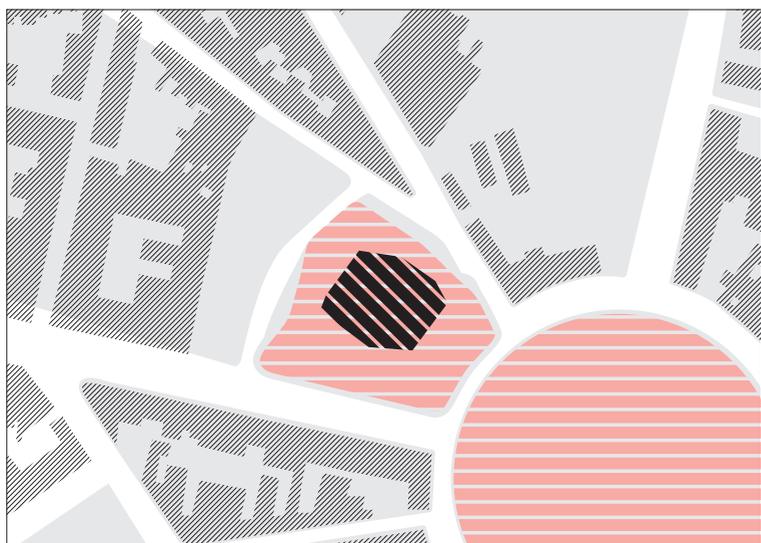
4-261-0



Quand Porto a été sélectionnée comme Capitale européenne de la Culture, les autorités ont lancé un concours d'architecture pour un nouveau bâtiment de concert qui devait introduire la ville dans le XXI<sup>e</sup> siècle. Casa da Musica devait être érigé sur une parcelle de la Rotunda da Boavista, l'une des rotondes les plus imposantes et les plus actives de la ville. C'est là que commence l'Avenida da Boavista, qui tisse le lien entre la nouvelle ville du XX<sup>e</sup> siècle et la côte atlantique. Alors que la plupart des architectes participant au concours avaient conçu un bâtiment de concert qui restituait le front de façade à la rotonde, l'architecte Rem Koolhaas d'Office for Metropolitan Architecture (OMA) a implanté le volume du bâtiment, tel un objet autonome, au centre d'une plaine ondulante. Le monolithe aux façades inclinées de béton blanc, visible de tous les côtés par les piétons fait office de prolongement de cet espace public qui entoure le bâtiment. Un escalier monumental guide le visiteur à l'intérieur. Il n'y a pas de foyer central, mais bien un dédale d'escaliers, de plate-formes et de couloirs, formant une balade publique faisant le tour du bâtiment pour déboucher sur le toit, où l'on trouve un restaurant et un bar.

Le bâtiment réinvente la salle de concert classique en donnant un souffle nouveau à la relation entre un intérieur clos et un extérieur public. De grandes ouvertures de verre dans la salle de concert laissent pénétrer une lumière abondante, ouvrant la salle vers la ville. La ville de Porto devient dès lors elle-même le décor dramaturgique des diverses représentations. Les architectes n'ont pas seulement réussi à concevoir un bâtiment public mais sont également parvenus à le rendre presque entièrement accessible aux passants. Il aspire la ville le jour, et fait office d'enseigne lumineuse pour la ville la nuit.

Désormais, Casa da Musica a même sa propre station de métro, dessinée par Eduardo Souto de Moura. Deux puits de béton guident une abondante lumière naturelle vers les espaces souterrains. La ligne de métro relie Casa da Musica à une série d'autres points stratégiques de l'ancienne ville et de la nouvelle ville. La salle de concert fait ainsi partie intégrante de la métropole et insuffle une nouvelle portée centrale à l'ensemble du quartier.



## Le bâtiment réinvente la salle de concert classique en donnant un souffle nouveau à la relation entre un intérieur clos et un extérieur public.



2



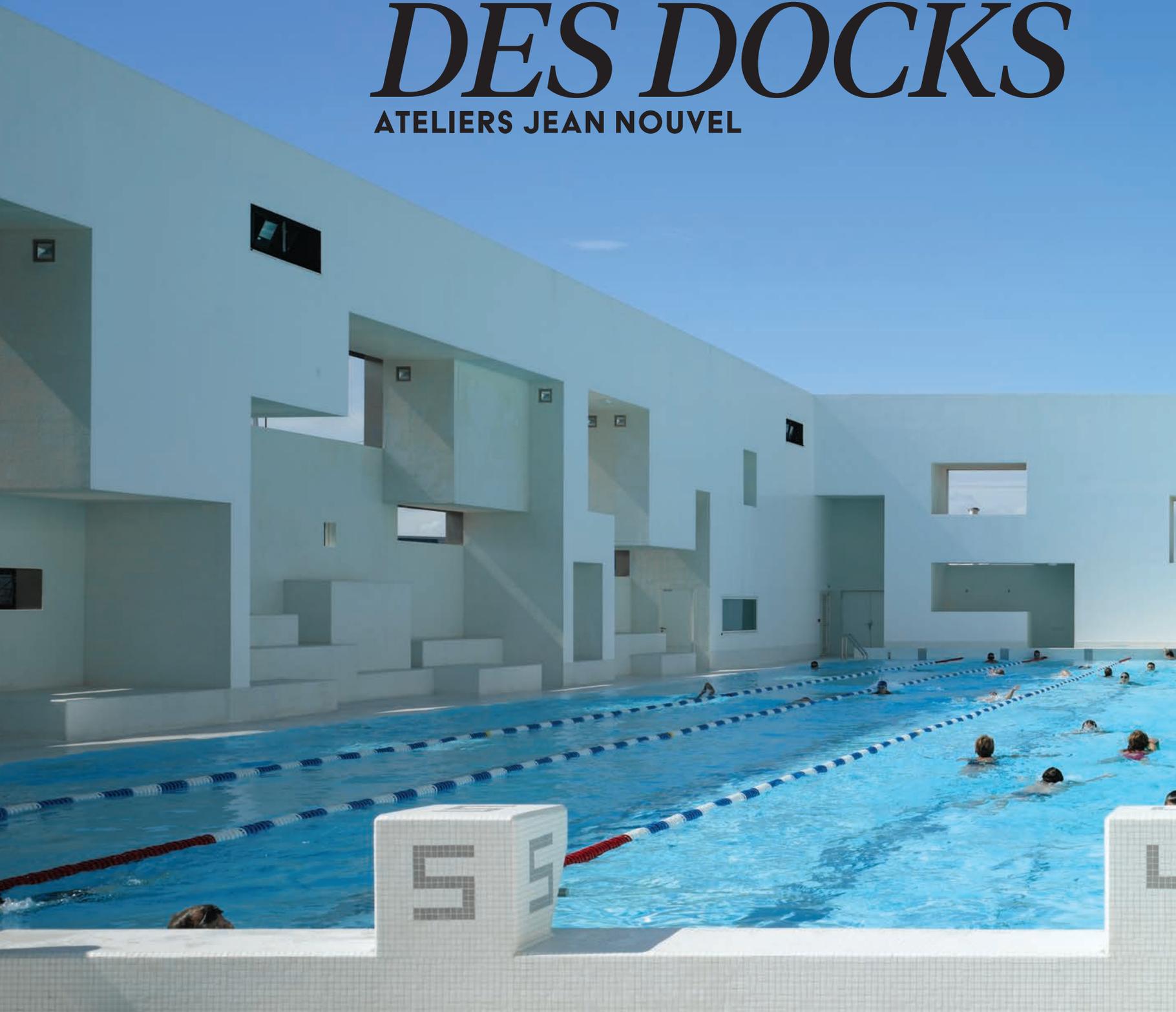
3



4

# *LES BAINS DES DOCKS*

ATELIERS JEAN NOUVEL



## Reconquérir les docks par un grand équipement de loisir

<sup>1</sup>  
Au Havre, Jean Nouvel a  
créé un éden aquatique,  
pour des activités  
sportives et ludiques,  
articulé autour d'un jeu  
de volumes, d'ombres et  
de lumière.

**Le nouveau complexe aquatique  
les Bains des Docks constitue  
un élément important de la reconver-  
sion de l'ancienne zone portuaire  
du Havre. Les docks Vauban doivent  
devenir un nouveau pôle d'attraction  
pour des milliers d'habitants  
et de touristes.**



Dès qu'il a été mis un terme aux activités portuaires sur les docks du XIX<sup>e</sup> siècle au sud du Havre, la ville a dû faire face à un exode urbain problématique de plus de 1 000 habitants par an. Il a dès lors fallu relever le défi de redorer son image et d'attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités. Le Havre a donc décidé d'insuffler une nouvelle vie à la zone portuaire et de la réapproprié à la ville, ce pour quoi les aménagements publics constituaient un instrument de choix.

Au fil des ans, les docks Vauban se sont développés pour devenir un nouveau centre ville consacré aux activités commerciales et touristiques, aux loisirs, aux habitations et à l'emploi. Un immense parc vert, des activités aquatiques, un centre commercial, un complexe cinématographique et toutes sortes de possibilités de détente ont donné le jour à un nouveau centre urbain, à quelques encablures de la gare centrale. Le fait que, pour ce faire, la majeure partie de l'héritage industriel ait été réutilisée et qu'une nouvelle vie lui soit insufflée, est une décision particulièrement remarquable. Au total, plus de 100 000 m<sup>2</sup> sont consacrés à de nouvelles fonctions, et 800 logements ont été construits dans le quartier.

En plein cœur du paysage industriel, l'architecte Jean Nouvel a sorti de terre un nouveau pôle d'attraction urbain. De loin, le complexe aquatique les Bains des Docks a quelque chose des anciens hangars portuaires environnants. Il s'agit d'un volume rectangulaire étiré, à l'apparence robuste. Les ouvertures de la façade,

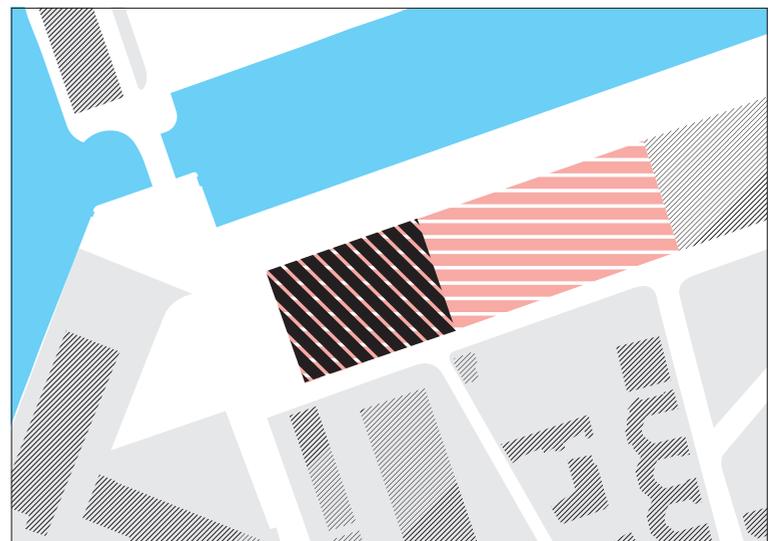
soigneusement positionnées, laissent suggérer qu'il ne s'agit pas d'un hangar industriel. L'aménagement de l'espace public extérieur participe également à cette requalification de la zone.

Une fois à l'intérieur, on plonge dans un tout autre monde, délibérément féérique. La piscine olympique à ciel ouvert est complètement cernée par un dédale de petites piscines sportives, de bains bouillonnants, de bassins, de saunas et d'espaces de détente. Chaque piscine est une enclave, constituée de blocs de béton blancs massifs présentant chacun des formes inattendues. L'eau s'écoule le long de chutes d'eau, telle une interprétation moderniste d'un paysage de rochers idyllique. Ça et là, les visiteurs ont vue sur la zone portuaire rénovée, encadrée par de nombreuses ouvertures.

La reconversion de la zone portuaire permet aux quartiers résidentiels du sud de la ville d'échapper à leur isolement. Le nouveau site doit attirer chaque année des millions de personnes, tant des habitants du Havre que des touristes, venus faire du lèche-vitrine, se balader, assister à des événements culturels ou simplement se relaxer. L'ancienne zone portuaire connaît ainsi un puissant regain économique. Outre un centre commercial et récréatif, Les docks Vauban sont aujourd'hui également devenus un important port pour les paquebots de croisière.

**« Les aménagements publics, comme les Bains des Docks, constituaient le moteur du développement de l'ancienne zone portuaire. Ils ont contribué à la revalorisation du site. C'est ainsi qu'un quartier de 800 habitations est sorti de terre. »**

**— Patrick Morinat,  
Directeur général adjoint  
des Grands Projets,  
Aménagement urbain  
et Prospective, Ville  
du Havre**

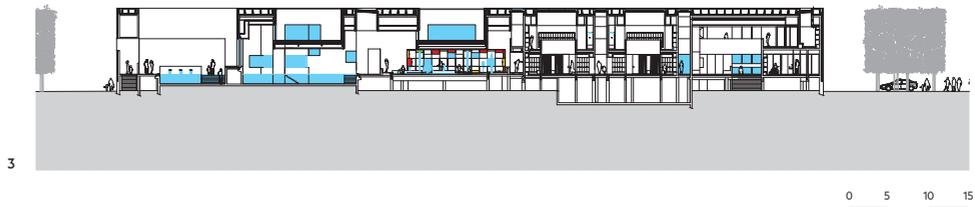
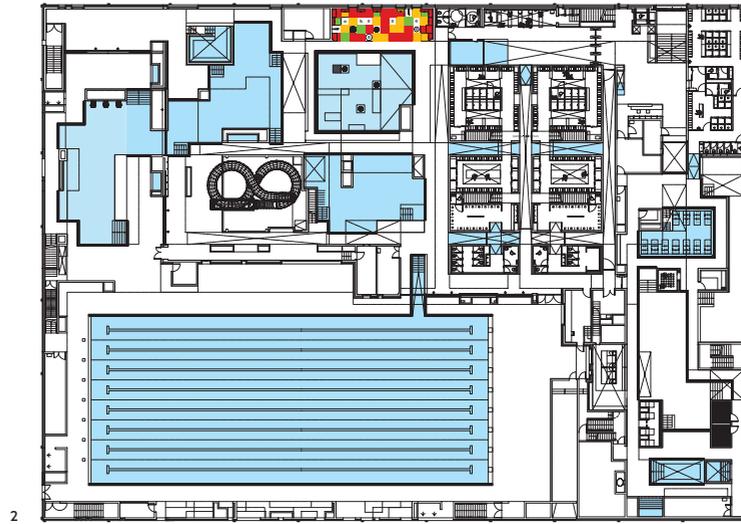


2-3  
Plan et coupe. Le volume  
rectangulaire renferme  
une multitude de  
sous-espaces dédiés à la  
détente.

4-5  
Le Havre a souhaité  
reconvertir son quartier  
portuaire pour l'intégrer  
au reste de la ville.

6  
Çà et là, des ouvertures  
dans les façades  
permettent d'apercevoir  
la zone portuaire.

7  
La piscine olympique est  
bordée de petits bassins,  
d'espaces de détente,  
de saunas et de bains  
bouillonnants.

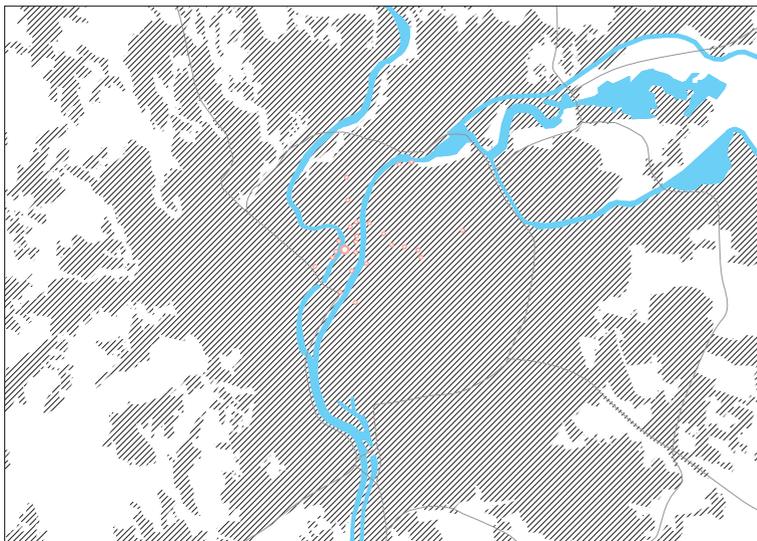


« Il s'agit d'un paradoxe,  
un bâtiment à l'échelle  
portuaire, inspirant  
à la fois la simplicité et  
la robustesse mais qui  
trahit sa complexité dès  
que l'on s'engouffre  
dans ses volumes. On  
pénètre alors dans  
un univers de blancheur  
et de profondeur. »  
— Jean Nouvel,  
Ateliers Jean Nouvel

# PARKING DES CÉLESTINS

MICHEL TARGE ET DANIEL BUREN

Les parkings urbains sont généralement des espaces sombres et inhospitaliers dont l'unique fonction est d'entasser le plus de voitures possible. Pour persuader les automobilistes de laisser leur voiture, Lyon a aménagé une série de parkings souterrains où le simple fait de stationner est déjà une expérience en soi.



1

## Requalifier les espaces publics centraux en réduisant la présence de la voiture

4-261-0

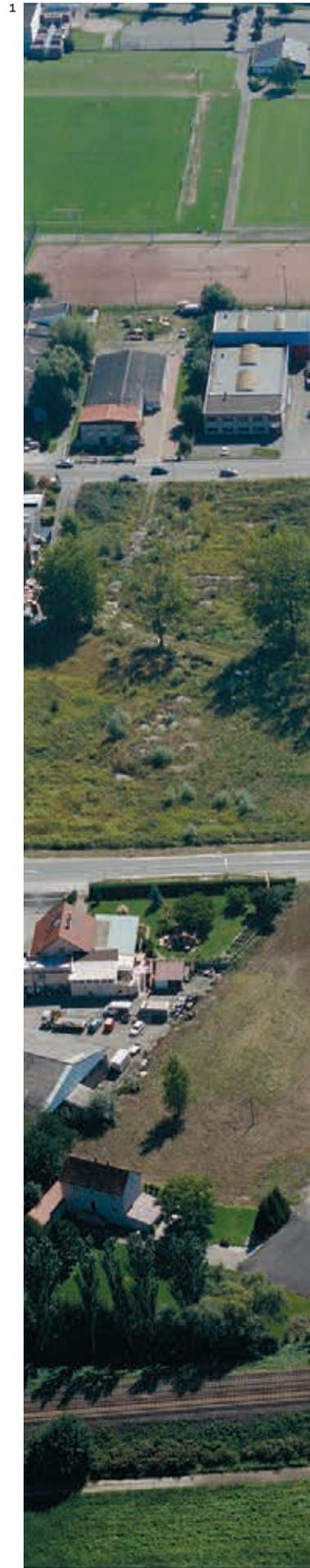
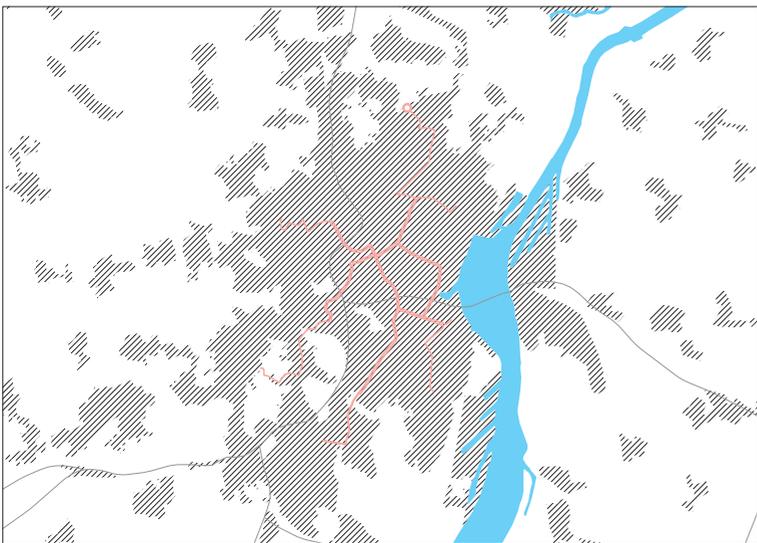


1  
Le miroir circulaire  
installé au fond du puits  
tourne sur son axe et  
donne l'illusion d'un  
espace sans fin.

# PARKING ET TERMINUS HOENHEIM- NORD

ZAHA HADID ARCHITECTS

Au nord de Strasbourg, le terminus de tramway de Hoenheim a été conçu par l'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid comme un paysage spectaculaire et fonctionnel aux allures de porte de ville contemporaine.



1  
À l'extrémité nord de la nouvelle ligne de tramway de Strasbourg, le nœud intermodal conçu par Zaha Hadid tient lieu de porte urbaine contemporaine.

# Améliorer la compétitivité du tramway par la qualité architecturale d'un nœud intermodal

4-261-0



2  
Plan. Le concept architectural matérialise l'interconnectivité des différents modes de transport.

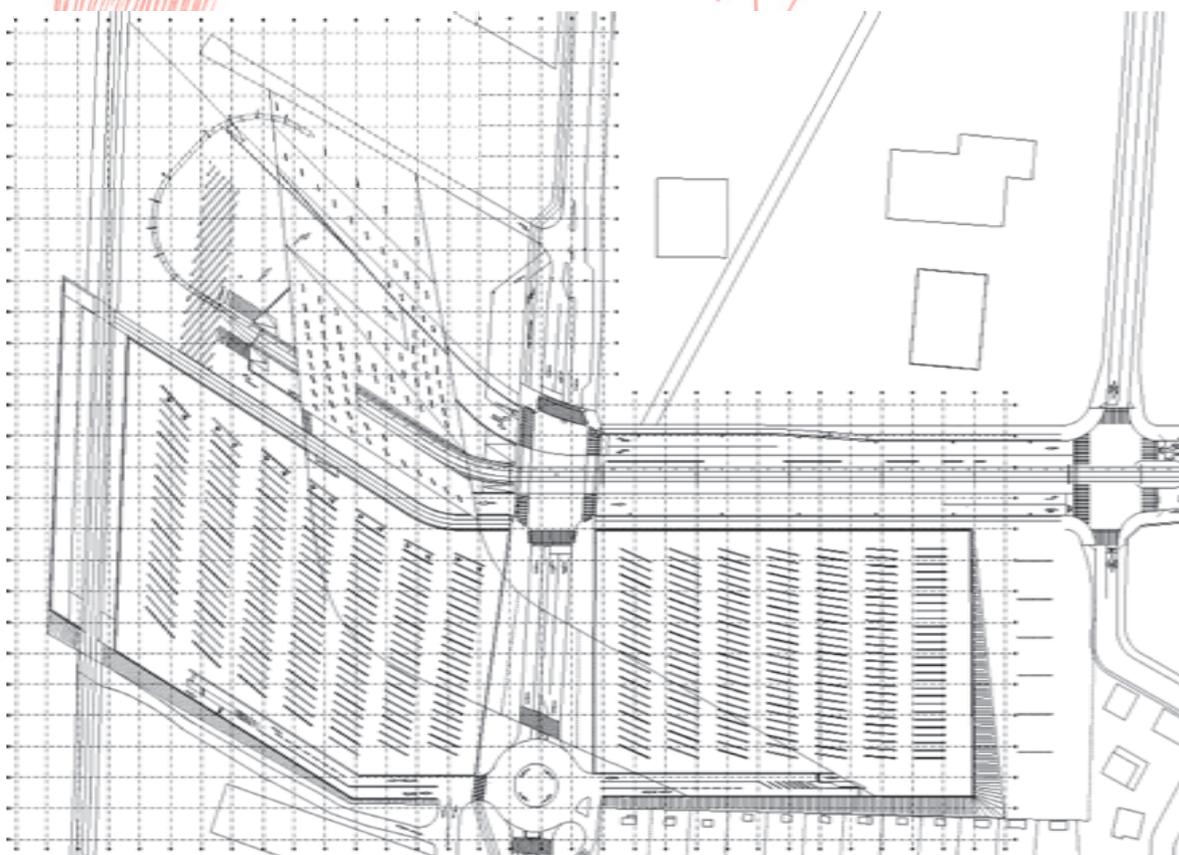
3-4  
L'architecte Zaha Hadid a conçu un paysage artificiel fait de béton, d'acier et de lumière qui guide le visiteur vers la station couverte.

Depuis que Strasbourg s'est attelée à l'aménagement de son réseau de tramway dans les années 1990, celui-ci y est devenu le principal moyen de transport public. Le réseau s'étend aujourd'hui sur 53 km et s'immisce toujours plus profondément dans l'agglomération. Grâce à l'arrivée du tramway, le centre a pu être déchargé de la circulation automobile et l'espace public a pu être aménagé. À la périphérie de la ville, huit zones de parcs relais ont été installées : les personnes qui effectuent la navette entre leur domicile et leur travail peuvent y laisser leur véhicule et poursuivre leur voyage en tramway.

Bien souvent, de telles zones de parcs relais sont mornes et peu attrayantes. Strasbourg a toutefois souhaité donner aux gares de transit les allures d'une porte urbaine contemporaine. L'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid a été conviée à concevoir l'une des gares de transit à l'extrémité nord de la nouvelle ligne B. C'est là que le tramway, l'autoroute et la gare de bus convergent. La station de tramway et de bus et son parking de 800 places se présentent comme un paysage de béton, d'acier et de lumières artificielles qui indiquent aux visiteurs le chemin vers la station de tramway sous un auvent de béton. Le concept architectural se base sur la matérialisation de l'interconnectivité des différents modes

de transport générant des lignes qui se croisent pour former un ensemble en constante évolution, au gré des mouvements des voitures, des tramways, des vélos et des piétons. La station comprend un espace d'attente, des rangements pour vélos, des toilettes et une boutique.

La politique de stationnement de Strasbourg s'est avérée être une véritable réussite. Entrer dans Strasbourg, garer sa voiture, attendre le tramway et y monter est devenu le moyen le plus efficace pour rejoindre le centre ville. En 2007, les huit stations de parcs relais ont accueilli plus de 500 000 voitures. Il ressort de diverses études que les personnes qui utilisent aujourd'hui les parkings et les tramways entraient autrefois en ville avec leur véhicule. Le projet démontre que la réduction de la circulation automobile devient possible si une alternative est offerte sous forme d'un réseau de transports publics efficace et largement étendu. Mais le projet met également en exergue l'importance d'aménager des stations, des nœuds multimodaux et des portes d'accès à la ville comme des espaces conviviaux et de haute qualité architecturale.



0 5 20 50 N

Améliorer la compétitivité  
du tramway par la qualité  
architecturale d'un nœud  
intermodal

s urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0



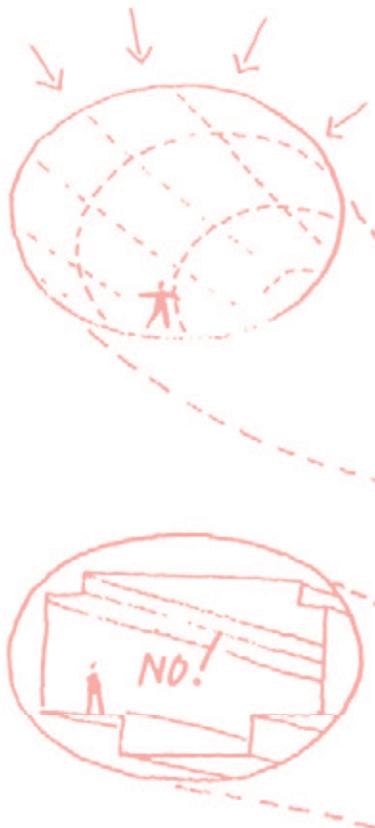
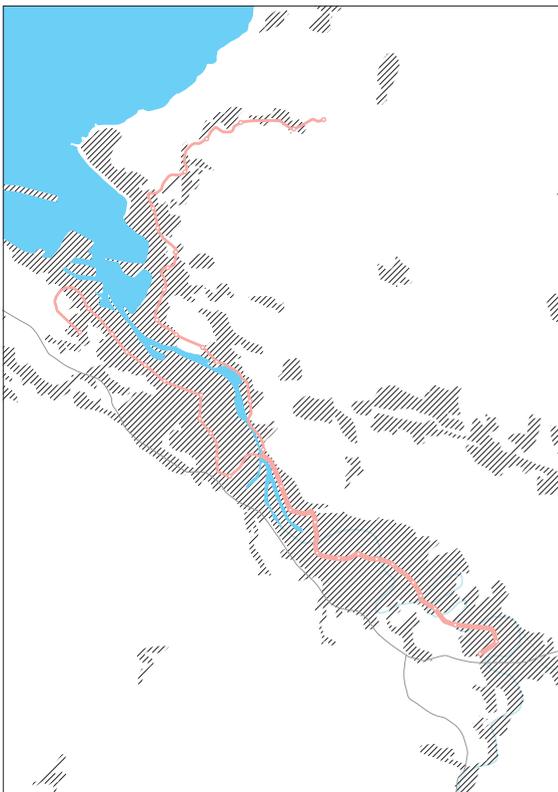
**Le concept architectural se base sur la matérialisation de l'interconnectivité des différents modes de transport générant des lignes qui se croisent pour former un ensemble en constante évolution.**



# METRO BILBAO

FOSTER + PARTNERS

Dans les années 1990, Bilbao a construit, ex nihilo, un réseau de métro tentaculaire. La conception de l'ensemble des stations de métro a été confiée à un seul et même architecte, Norman Foster. L'architecte a utilisé l'aménagement du métro pour apporter une nouvelle cohérence à la diversité des quartiers de la ville.



# Faire émerger une identité urbaine contemporaine à travers le réseau du métro

1  
Les principes architecturaux élaborés par Norman Foster pour le métro de Bilbao permettent une grande flexibilité d'aménagement.

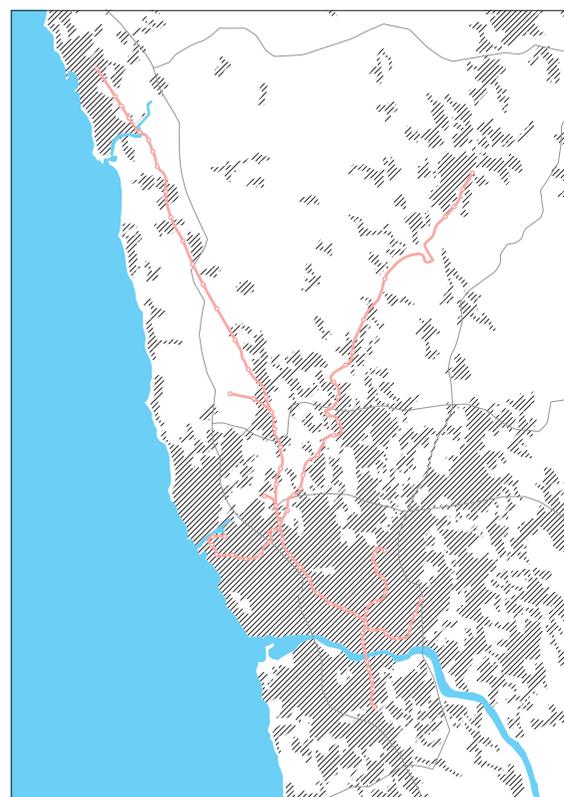


Consolider l'échelle  
métropolitaine grâce à  
un réseau de transport  
performant

# METRO DO PORTO

EDUARDO SOUTO DE MOURA

S'étendant sur 67 km, répartis sur 6 lignes et 80 stations, le Metro do Porto, inauguré en 2006, a considérablement refaçonné l'image de la ville. Le nouveau réseau ferroviaire, desservant 7 des 16 municipalités de la région métropolitaine de Porto, est devenu un nouvel élément structurant de la ville.



Si la seule ville de Porto ne dépasse pas les 240 000 habitants, la Grande Aire métropolitaine de Porto en revanche est aujourd'hui une région polycentrique de plus de 1,6 million d'habitants, dans une urbanisation diffuse. C'est cette aire métropolitaine que connecte le métro de Porto, associant ces multiples centralités dans une seule et même logique urbaine.

Suivant la chute de la dictature, le territoire portugais s'est radicalement transformé. La mobilité accrue et l'extension de la zone d'influence avaient engendré une perte de 50 000 habitants en six ans, vers les autres centralités urbaines de l'aire métropolitaine et vers les zones moins denses entre ces centralités. Par ce phénomène, il était clair qu'il devenait impossible de considérer Porto isolément de sa périphérie. Cette prise de conscience a mis en évidence le besoin de consolider la nouvelle échelle de la ville, et de définir une structure urbaine sur laquelle l'agglomération de Porto pouvait se développer et se complexifier.

Initié comme un « ouvrage d'ingénierie en transports et chemins de fer », la complexité des opportunités portées, dans ce contexte, par un projet de métro, a donc vite fait de lui conférer un statut de « projet urbain global », dans lequel l'architecture occupait une place essentielle. Cette décision ambitieuse l'est d'autant plus par le fait que le Portugal n'avait pas de tradition de travaux à une telle échelle, et donc peu d'expériences sur lesquelles se baser pour entreprendre ce qui serait un des plus grands chantiers d'Europe. C'est pourquoi les autorités ont pris le temps nécessaire pour mener les débats, reportant le début des travaux en 1999.

Pour devenir cette nouvelle « colonne vertébrale » de l'aire métropolitaine, le projet du métro de Porto devait aborder simultanément les questions de l'infrastructure et de l'espace public. L'entreprise en charge du projet fait donc le choix d'intégrer dans le projet une équipe pluridisciplinaire chargée de guider la prise de décision, impliquant des experts de tous horizons, que ce soit pour la planification des transports, le génie civil, l'architecture, l'urbanisme, le paysagisme ou encore les relations publiques.

L'architecte Eduardo Souto de Moura, désigné pour diriger et coordonner le projet, a souhaité s'entourer d'une équipe de plusieurs architectes, pour travailler conjointement à l'élaboration d'une identité unique pour l'ensemble du projet de métro de Porto. Les différents architectes ont utilisé un langage commun, tout en restant les auteurs respectifs des

différentes stations, traitées individuellement. Ainsi, malgré la diversité des territoires et des paysages traversés, que ce soit le cœur historique de Porto (classé Patrimoine mondial culturel de l'Unesco et nécessitant donc des précautions particulières) ou les banlieues, le Metro do Porto a su s'adapter aux divers contextes grâce à un langage architectural cohérent mais flexible, aussi bien au niveau du design des stations que des modes d'accès, du traitement de la lumière ou du mobilier. Contrairement à ce que le terme métro laisse penser, le réseau circule essentiellement en surface et exclusivement en site propre. Il ne plonge en effet sous terre que lorsque les conditions, notamment topographiques, ne permettaient pas un aménagement en surface. Dans un jeu d'adaptation mutuelle, le métro et la ville se sont incorporés l'un à l'autre : les rues, les places, les stationnements, les ponts et les viaducs, les espaces verts et les sentiers ont été repensés lors de la conception du métro. Par ailleurs, 24 parkings ont été aménagés à proximité de gares de la périphérie, permettant ainsi de désengorger les voies de circulation de la ville des trajets vers le lieu de travail.

Pour favoriser l'usage de la nouvelle infrastructure, les mots d'ordre furent fonctionnalité, accessibilité et maintenance aisée. L'objectif était de proposer une expérience de déplacement satisfaisante et complète, notamment soutenue par une signalétique généreuse et cohérente sur l'ensemble du réseau. Par ailleurs, les architectes ont accordé une attention particulière au sentiment de confort et de sécurité des utilisateurs, notamment en amenant une lumière naturelle jusqu'au cœur de stations souterraines et en étudiant judicieusement les espaces pour permettre un contrôle visuel entre les différentes zones.

Totalisant un investissement de 2,4 milliards d'euros, le Metro do Porto est l'un des plus vastes projets de transport public développés en Europe au cours des dernières années. Réalisée entre 1999 et 2006, la gestion d'un tel projet en un laps de temps aussi court n'aura été rendue possible qu'avec la compréhension et la forte implication des différents maires de la zone métropolitaine de Porto. La limitation des tronçons souterrains et la réutilisation de l'ancien réseau ferroviaire pour une grande partie du réseau en banlieue ont également permis une mise en œuvre rapide et efficace du métro. Sa mise en œuvre fut soutenue par une importante campagne de communication, qui visait à donner une image attractive aux transports

en commun. Ce fut un pari réussi, puisque le métro connaît une forte adhésion des citoyens atteignant aujourd'hui 52 millions d'utilisateurs par an, sur un réseau qui continue encore de s'étendre. En janvier 2011 était inaugurée une septième ligne, étendant le réseau au nord-est de la région.

La conception du métro s'est faite avec un respect maximal et une amélioration des espaces publics de la ville mais, en plus de cela, la qualité architecturale des nouvelles stations leur confère ce statut d'espaces publics à part entière dans la ville, accueillant même occasionnellement divers événements culturels tels que des concerts ou des pièces de théâtre. Le métro de Porto a donc non seulement modifié la structure de la ville, mais aussi transformé le mode de vie des Portugais. Pour autant, l'intégration de chaque projet dans son contexte a été faite de telle sorte que ces grandes interventions sont presque imperceptibles pour ceux qui n'ont pas connu la ville avant le projet. Le Metro do Porto est presque naturellement devenu un symbole identitaire de la Grande Aire métropolitaine de Porto.

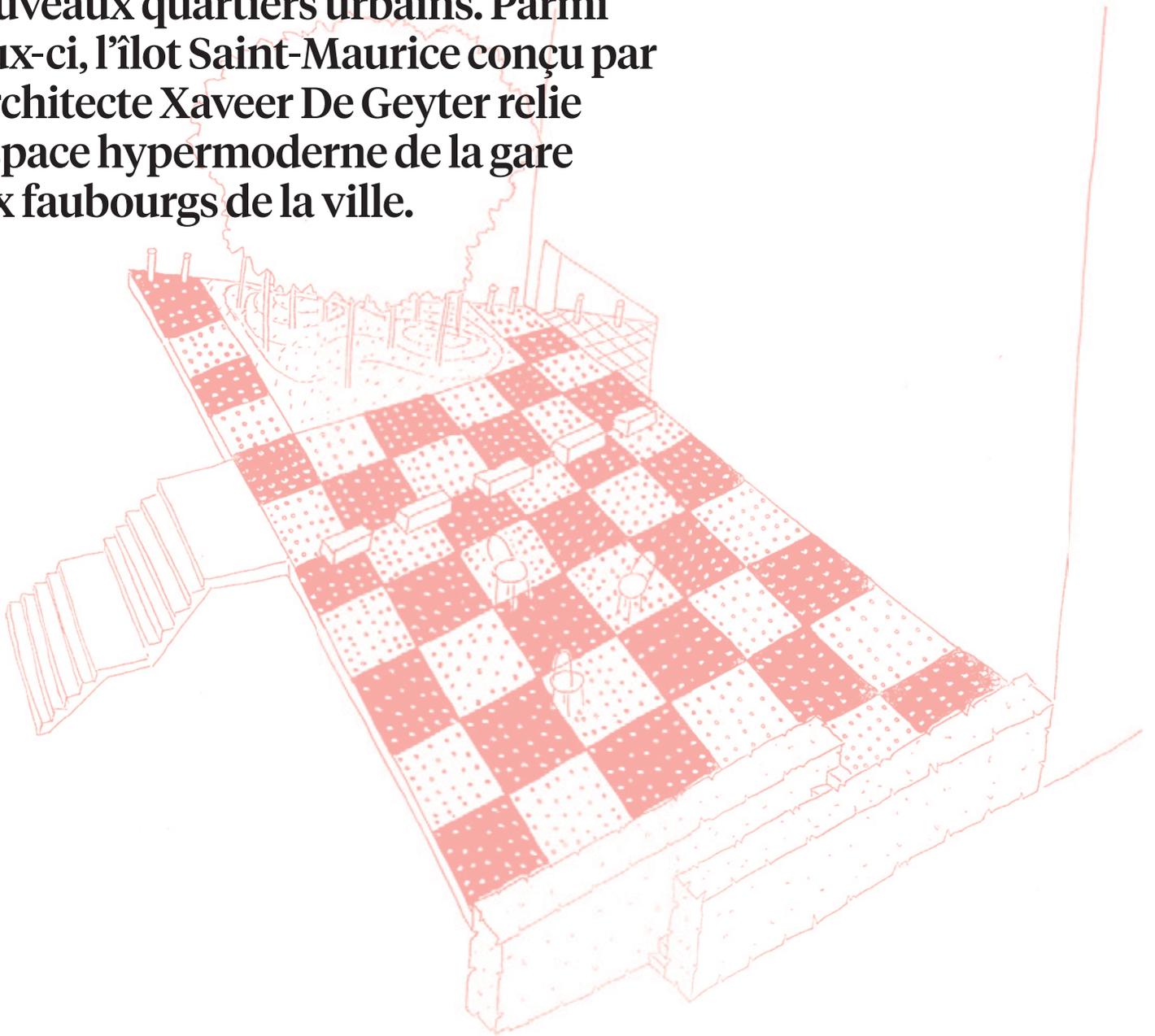
**Dans un jeu d'adaptation mutuelle, le métro et la ville se sont incorporés l'un à l'autre : les rues, les places, les stationnements, les ponts et les viaducs, les espaces verts et les sentiers ont été repensés lors de la conception du métro.**

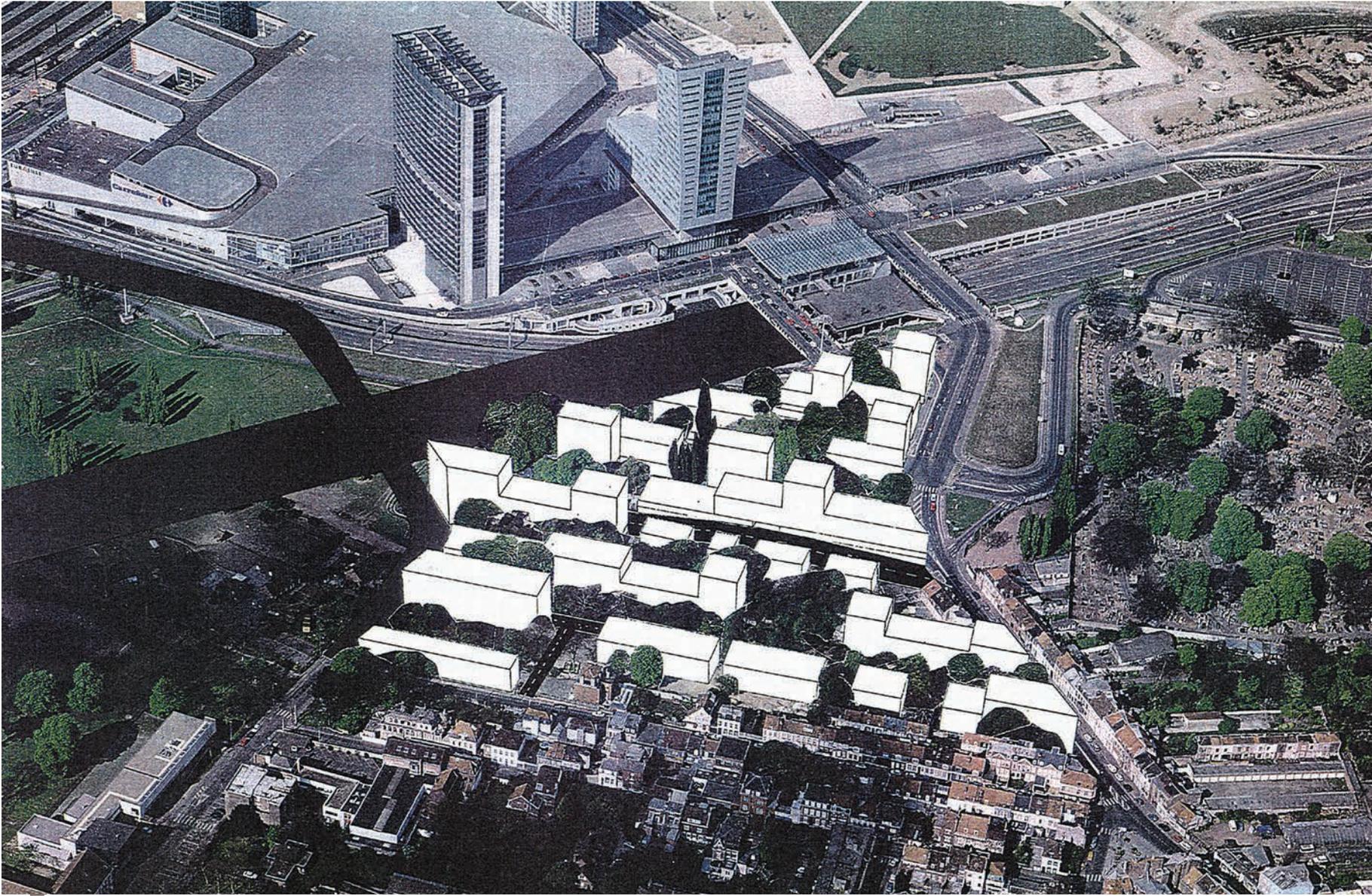
LILLE

# ÎLOT SAINT-MAURICE

XAVEER DE GEYTER ARCHITECTS

La connexion au réseau TGV aura été l'occasion pour Lille de se faire une place dans le réseau des métropoles européennes, mais aussi de réaffecter un ensemble de sites adjacents aux chemins de fer pour en faire de nouveaux quartiers urbains. Parmi ceux-ci, l'îlot Saint-Maurice conçu par l'architecte Xaveer De Geyter relie l'espace hypermoderne de la gare aux faubourgs de la ville.

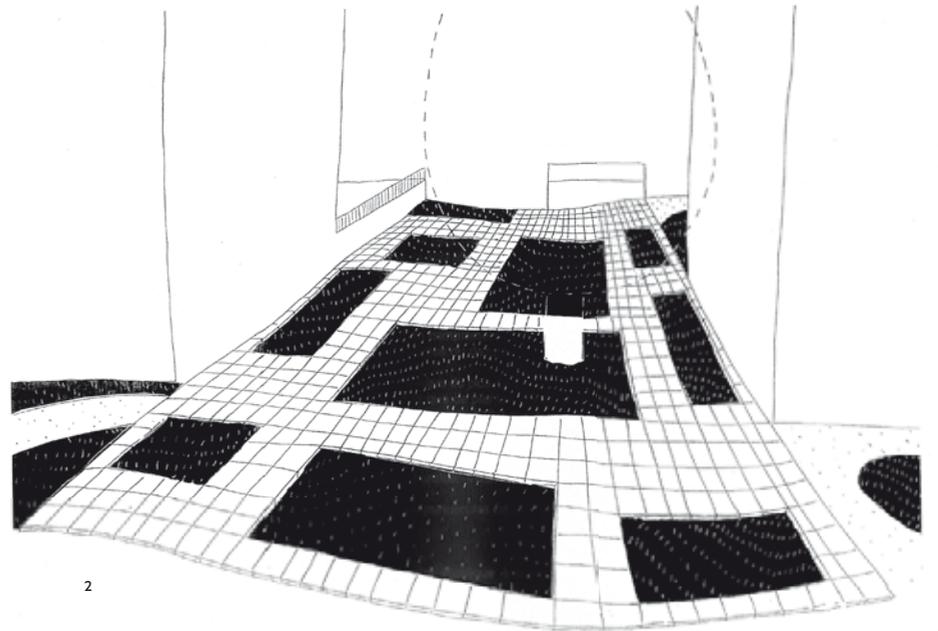




1

1  
L'architecte Xaveer De Geyter a imaginé une série de constructions agencées en bandes parallèles, qui s'inscrivent dans le prolongement du tissu urbain.

2  
Croquis. Les espaces publics, mêlant urbanité et intimité, tissent le lien entre le complexe Euralille et les faubourgs adjacents.



2

À partir de 1987, Lille a saisi l'opportunité de l'arrivée imminente du TGV pour se démarquer en tant que nouvelle centralité entre Londres, Bruxelles et Paris. Le projet Euralille est alors mis sur pied, sa mise en œuvre sera assurée par la Société anonyme d'économie mixte (SAEM) Euralille, créée en 1990. À deux pas du centre historique, un gigantesque conglomérat de 740 000 m<sup>2</sup> voit le jour, réunissant la nouvelle gare TGV avec des bureaux, un grand centre commercial, des équipements, mais aussi de grands espaces publics et du logement. Le projet, conçu par OMA, sera achevé en 1994. Dans les environs de la gare TGV a émergé une ville nouvelle. Après Euralille 1, Euralille 2 est aujourd'hui en chantier alors que des projets sont déjà à l'étude pour Euralille 3. Le résultat est une ville empreinte de dualité : d'un côté l'ancien centre ville et de l'autre une ville hypermoderne avec ses tours et ses façades en verre étincelantes.

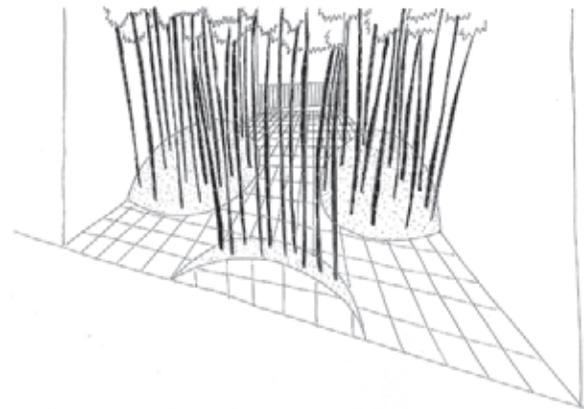
C'est notamment dans le but de relier ces deux parties de la ville que le projet de l'îlot Saint-Maurice voit le jour. En bordure d'Euralille, le bureau d'architectes bruxellois de Xaveer De Geyter a construit ce nouveau quartier qui relie pour la première fois la ville ancienne à la ville nouvelle. Xaveer De Geyter a conçu une série de constructions qui se succèdent en bandes parallèles. Ces bandes prolongent le tissu urbain avoisinant, et la position des bâtiments sur ces bandes a été déterminée en fonction des arbres existants sur le site. Les bâtiments abritent des logements, des ateliers, des bureaux et des magasins.

Le terrain vallonné a été exploité pour donner accès à plusieurs étages, de manière à rendre directement accessibles tous les magasins, habitats et parkings. La topographie, la déclivité naturelle du terrain, deviennent un élément d'organisation de l'ensemble des immeubles,

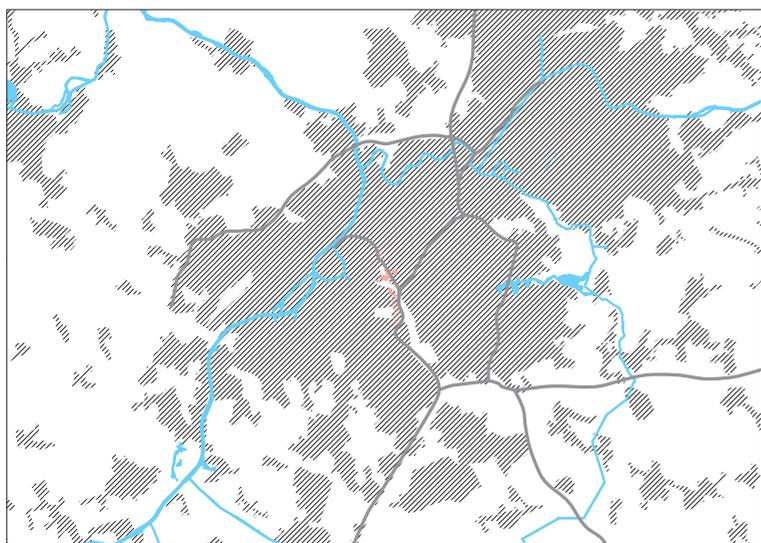
dont le rapport au sol a été pensé en vue de créer un quartier perméable, agréable à traverser. Les espaces verts ont été séquencés de sorte à offrir différentes circulations possibles et différentes sensations. L'occupation très dense du quartier est compensée par ce réseau d'espaces publics éparpillés entre les bâtiments et par des toitures-terrasses et jardins suspendus accessibles à tous et offrant une vue sur les tours d'Euralille.

L'îlot Saint-Maurice est devenu un nouveau quartier vivant de la métropole lilloise. Mais ce projet ne forme qu'une étape d'un processus de longue haleine, qui se prolonge encore aujourd'hui. Sur le long terme, le projet Euralille ne s'est donc pas limité à la seule construction d'une gare TGV et d'un centre d'affaires adjacent, mais s'est affirmé comme une véritable entreprise de restructuration de la ville autour de la gare TGV, intégrant au maximum la mobilité rapide dans le tissu urbain.

**L'occupation très dense du quartier est compensée par ce réseau d'espaces publics éparpillés entre les bâtiments et par des toitures-terrasses et jardins suspendus accessibles à tous et offrant une vue sur les tours d'Euralille.**



3



# Vers un laboratoire pour la ville européenne

## **44 PROJETS, CINQ DÉFIS**

**44 projets pour cinq défis.** À l'instar de tout classement, cette organisation autour de cinq grands questionnements a nécessairement ses limites. La sélection de 44 projets vient illustrer la façon dont des transformations architecturales et urbaines ciblées, originales et politiquement encadrées peuvent apporter une réponse aux principaux défis sociaux contemporains de la ville européenne. Il va de soi qu'il ne s'agit pas là de l'unique lecture possible des projets proposés. La subdivision rigide présente le grand avantage de préciser chacun des défis et les opportunités de réponses mais laisse, de fait, en arrière-plan le caractère transversal et complexe des politiques et des transformations urbaines.

Un exemple clair en est l'enfouissement d'une artère de circulation à Bâle qui conduit à la construction du complexe de logement Volta Mitte. Un projet de logement, qui à première vue répond à une nécessité de diversification typologique, trouve son origine dans la formulation d'une réponse à un autre besoin, celui d'intégrer les infrastructures dans la ville. Un projet cohérent unique intègre gestion de la mobilité, travaux d'infrastructure, urbanisme et architecture. À Leyde, la reconversion de l'ancien site industriel de la Meelfabriek a pansé une blessure dans la ville tout en

formant un nouveau quartier qui relance l'économie locale. La réintégration d'infrastructures de transports génère des espaces publics urbains de qualité et permet le développement viable de petits commerces, comme le démontre Im Viadukt à Zurich. Le succès de ce dernier projet est néanmoins étroitement lié à la transformation cohérente de l'environnement direct : tout comme l'amélioration de l'accès à la gare de Hardbrücke, il s'agit d'un élément central à la transformation progressive de l'ensemble du quartier de Zürich-West. Les échelles du bâtiment, du quartier et de la ville sont tout autant indissociables dans le cas de la Casa da Musica, qui n'aurait jamais eu le même impact si elle n'avait été reliée à l'aire métropolitaine par le nouveau Metro do Porto, ou dans le cas de la reconversion à grande échelle de l'île de Nantes qui dépend considérablement de projets à petite échelle comme l'École d'architecture. La qualité architecturale d'un tel projet rend concrètes et tangibles les ambitions du plan-guide général pour l'île. Dans chaque ville, ces projets sont tour à tour les éléments d'un équilibre audacieux mais mûrement pensé entre préservation de la qualité du tissu urbain existant et adaptation de la ville à l'évolution des besoins et usages.

## **UNE NOUVELLE PRATIQUE URBANISTIQUE**

Le plan-guide pour l'île de Nantes témoigne encore d'une autre évolution. Le fait que la politique urbaine soit un exercice continu d'équilibre, dans lequel le nombre d'intéressés est grandissant et les relations de plus en plus complexes, se traduit par de nouvelles pratiques

de l'urbanisme. Bien que la planification comme cadre législatif (réglementations urbanistiques, etc.) persiste, les instruments urbanistiques classiques comme les plans d'affectation du sol ne sont plus à la hauteur de « l'activation » de la ville. Les projets rassemblés dans cet ouvrage témoignent également de visions différentes de cette nouvelle pratique de planification. Le suivi du plan-guide à Nantes a été confié pendant dix ans à Alexandre Chemetoff, un rôle auparavant réservé aux autorités. Un autre exemple est la PWG Stiftung à Zurich qui, avec un comité de quartier, a organisé un concours d'architecture pour le projet Im Viadukt. PWG est une fondation hybride de la ville de Zurich dont l'objectif est de développer et de commercialiser des logements et des espaces commerciaux abordables. En sa qualité d'opérateur indépendant sans but lucratif, la PWG Stiftung combat une spéculation excessive sur le marché immobilier et assume des tâches d'intérêt public.

Les différentes transformations urbaines rassemblées ici n'esquissent pas simplement la profonde mutation du rôle tenu par l'administration publique : si plusieurs des exemples sélectionnés ont seulement pu être réalisés, c'est bien grâce au développement d'une vision concrète dans laquelle les acteurs publics et privés assumaient leurs propres responsabilités. De la même façon, pour un aboutissement des ambitions individuelles de chacune des parties, il convenait également d'élaborer une stratégie de développement réfléchi et équilibrée faisant concorder les divers intérêts : le développement de la ville pour les autorités, la valorisation des biens pour les propriétaires, la rentabilité des

entreprises pour les investisseurs et un espace de qualité pour les citoyens. Malgré la difficulté de réunir autour d'un même projet de transformation ces volontés divergentes, la tâche est devenue, au cours des dernières décennies, l'une des expertises les plus précieuses de la pratique urbanistique européenne, alors qu'elle avait pendant longtemps paralysé le développement de certains quartiers comme à Zurich ou Hambourg. C'est précisément en surmontant ces conflits que les deux villes ont même pu obtenir des résultats dépassant les attentes des parties individuelles et des citoyens.

## **ÉCHANGE DE CONNAISSANCES, DÉBAT PUBLIC ET TRANSFORMATION URBAINE**

Les institutions culturelles d'architecture font partie des nouveaux acteurs majeurs de la réalisation de la ville. Depuis les années 1980, un grand nombre de ces institutions a vu le jour dans différentes villes européennes. Ainsi, la création du Nederlands Architectuurinstituut (NAi) à Rotterdam a stimulé la revitalisation de l'architecture néerlandaise. Une institution comme le NAi n'est pas seulement un musée mais encourage également la réflexion, l'innovation et le débat sur l'architecture. Il s'agit d'un lieu de rencontre et d'une plate-forme où des experts, des responsables politiques et des citoyens peuvent se rencontrer pour se pencher sur l'avenir de la conception spatiale, de la ville et de l'Europe urbaine. Grâce à un échange constant entre l'expertise et la pratique locales et internationales, de tels instituts d'architecture alimentent le projet urbanistique et la politique urbaine. Le débat sur l'architecture, sur les

défis sociaux, sur le sens de la ville se voit attribuer une place fixe dans l'espace public grâce à ces centres.

Au Nord de l'Europe encore, l'initiative Copenhagen X du DAC (centre d'architecture danois) a pour but de faciliter et diffuser des informations sur le développement urbain de la capitale. Pour ce faire, l'institution offre des présentations numériques des développements de la capitale via son site internet, édite un guide annuel sur l'architecture contemporaine, organise des excursions ainsi que des débats et réunions d'information pour instaurer un dialogue entre citoyens et professionnels de l'architecture et de l'urbanisme.

Un autre exemple est le rôle joué par le centre d'architecture Arc-en-rêve dans la réflexion et la réalisation de la transformation de Bordeaux. C'est par cela que l'aménagement du réseau de tramways a pu devenir un ambitieux projet urbanistique et politique capable d'inspirer toute la ville. Dans le cadre de ce projet et d'autres, le rôle d'Arc-en-rêve n'était nullement celui de porte-parole ou de bureau de communication des autorités. Au contraire, l'institut d'architecture s'est positionné comme partenaire critique et constructif dans le débat sur l'avenir de la ville. L'institution est financée par les autorités urbaines mais dispose toutefois d'une autonomie en ce qui concerne sa programmation et son contenu. Pour les autorités, il s'agit d'un interlocuteur à la fois indépendant et engagé : un acteur qui participe activement à la conception et l'élaboration de la transformation de l'agglomération urbaine. En réunissant l'expertise et les responsables politiques locaux et internationaux dans des débats et expositions, ou en

permettant à des concepteurs de développer des visions pour l'avenir de lieux clés, Arc-en-rêve permet de préciser les défis, les opportunités et les axes de développement. Le centre architectural stimule, via un débat de qualité, tant la participation des citoyens au développement de la ville que les idées et la connaissance de ceux impliqués professionnellement dans le projet.

En France toujours, le pavillon de l'Arsenal à Paris occupe une position et une fonction similaires. Son rôle dans le débat sur la densification de la métropole parisienne en est le meilleur exemple. Alors qu'une densification durable rend également inévitable la construction en hauteur, les tours d'habitation ont une très mauvaise réputation tant auprès de l'opinion publique que des politiciens. Afin de développer une opinion plus équilibrée des risques et potentialités de ce type de bâtiment, le pavillon de l'Arsenal a organisé une grande exposition sur ce thème. Celle-ci présentait des possibilités et stratégies inattendues pour densifier la ville, et fournissait aux citoyens, concepteurs et politiciens de nouvelles idées et de nouvelles possibilités de développement. L'exposition fut un des éléments déterminants pour la décision de permettre la construction de tours d'habitation jusqu'à 50 m de hauteur.

## **CONSTRUIRE BRUXELLES, AUJOURD'HUI ET DEMAIN**

La Région de Bruxelles-Capitale est aujourd'hui confrontée à des défis majeurs qui se traduiront par d'importantes transformations sociales, économiques, culturelles et spatiales. Dans son accord de

**gouvernement, la majorité politique bruxelloise cite les cinq défis urbains que cet ouvrage fixe comme priorités. Les dirigeants bruxellois comme les citoyens sont conscients que les choix majeurs qui s'imposent détermineront également le visage et la qualité de la Bruxelles du futur. En d'autres termes, incontestablement, la ville se transformera. La tâche consiste à adapter cette transformation aux qualités du tissu urbain existant, et à utiliser chaque réponse apportée aux défis sociaux comme élément de construction de la ville du futur.**

**Au cours des années à venir, l'architecture et l'urbanisme ne cesseront donc de se développer en tant qu'outil politique essentiel. Cet intérêt croissant a été préparé ces dernières années par le gouvernement de la Région bruxelloise. Avec la création de l'Agence de développement territorial (ADT) en 2008, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de développer sa capacité de coordination des processus complexes de transformation urbaine. Partenaire complémentaire de l'administration de l'Aménagement du territoire et du logement, l'Agence de développement territorial doit centraliser les connaissances des sites et de leurs enjeux ainsi que l'expertise, afin de faire concorder différents intérêts au sein d'un projet stratégique. Toujours dans cette même volonté fédératrice, la fonction de Maître-architecte, créé par la Région de Bruxelles-Capitale, assiste les maîtres d'ouvrage publics afin de garantir tant la qualité architecturale et urbanistique des projets de construction que le respect de bonnes procédures en matière de marché public. Ainsi, l'architecture de qualité comme instrument de réalisation de la ville est l'une des priorités**

de l'agenda. Le projet de Maison de l'urbanisme peut également devenir un institut clé qui, via des expositions, des débats publics, des conférences et le développement d'une vision de qualité, ancrera la transformation de la ville en tant que thème essentiel du débat urbain. D'autre part, l'organisation annuelle d'ateliers, sous forme de master class, prévoit l'implication d'étudiants en architecture dans le développement d'une base de réflexion sur des processus innovants de planification. Ces initiatives seront mises à la disposition du grand public à travers un site internet afin de pérenniser les échanges des savoirs qui caractérisent le programme Construire Bruxelles.

L'explosion démographique, le besoin accru d'équipements publics, de stimulation et de dynamisation de nouvelles économies urbaines, ainsi que les questions de la mobilité et de la nouvelle géographie de la ville sont particulièrement manifestes à Bruxelles. Ces questions sociales, économiques et culturelles convergent de façon exemplaire et imposent des réponses ambitieuses. Mais il faut également reconnaître la spécificité, les forces et les faiblesses de la transformation urbaine bruxelloise. S'il a été démontré qu'une force du modèle de développement bruxellois réside dans la transformation qualitative et participative au niveau local par les contrats de quartier — un modèle qui fait exemple à travers l'Europe — la nouvelle dynamique sociale nous oblige à transposer cette force à l'échelle de toute la région. Avec ses nouveaux instruments politiques et ses nouvelles exigences, Bruxelles dispose des éléments nécessaires à la réalisation d'une transformation urbaine ambitieuse mais équilibrée.

**Pour valoriser son potentiel social et économique propre, Bruxelles a besoin d'une dynamique de développement contextualisée et évolutive. S'il s'agit de ne pas subir les évolutions et les transitions sociales qui arrivent mais de les inscrire dans un projet urbain, il importe de dépasser tant les traumatismes de la transformation urbaine d'après-guerre que le dogme de la reconstruction de la ville européenne, qui y réagit de manière viscérale en idéalisant un modèle de ville ne suffisant plus aux enjeux nouveaux. L'ensemble des questions et des défis deviendra alors une opportunité inespérée de transformer la ville pour lui donner des qualités nouvelles. Et ce, non par une nouvelle vague de projets destructeurs mais avec un projet ambitieux et partagé, porteur des différentes dynamiques sociales.**

**Forte des exemples européens réunis, Bruxelles est en mesure de trouver les solutions à ses propres problèmes, d'initier de nouvelles approches en matière de transformation urbaines, pour devenir à son tour un véritable précurseur dans le domaine et rendre à l'Europe l'inspiration qu'elle a reçue. Bruxelles peut aujourd'hui saisir cette chance et jouer un rôle moteur en tant que laboratoire pour la ville européenne du XXI<sup>e</sup> siècle. Le programme Construire Bruxelles espère y contribuer.**

- 5 Préface
- 8 L'Europe, un laboratoire pour Bruxelles

## DÉMOGRAPHIE

# Comment traduire le manque de logements en stratégie urbaine ?

### MADRID

- 34 Carabanchel Logements sociaux
- 38 Mirador

### ROTTERDAM

- 44 The Red Apple
- 48 De Rotterdam

### COPENHAGUE

- 54 Mountain Dwellings

### AMSTERDAM

- 60 Borneo-Sporenburg

### PARIS

- 66 Eden Bio
- 74 Île Seguin-Rives de Seine

### BREDA

- 80 Chassé Park Appartements

### BÂLE

- 86 Bâtiment résidentiel Schwarzpark
- 90 Volta Mitte

## ÉQUIPEMENTS PUBLICS

# Comment tisser la ville à travers ses équipements ?

### MILAN

- 112 Université Luigi Bocconi

### COURTRAI

- 120 Shopping Center K

### LIÈGE

- 124 Cinéma Sauvenière

### GAND

- 128 Studios de production pour les Ballets C de la B et Lod

### GAND

- 132 UFO

### ROME

- 136 MAXXI

### PORTO

- 140 Casa da Musica

### ZURICH

- 144 École primaire Leutschenbach

### NANTES

- 152 École d'architecture

### LE HAVRE

- 156 Les Bains des Docks

### ZAAANSTAD

- 160 A8erna

### ANVERS

- 164 Parc Spoor Noord

---

## ÉCONOMIE URBAINE

# Comment l'architecture peut-elle soutenir l'activité économique locale ?

### ZURICH

184 Metal Workshop Dynamo

### PARIS

188 Hôtel industriel Berlier

### LEYDE

192 De Meelfabriek

### ZURICH

196 Im Viadukt

### BARCELONE

200 Marché Santa Caterina

---

## MOBILITÉ

# Comment construire la ville autour de ses infrastructures de mobilité ?

### BARCELONE

222 Parc Trinitat

### TURNHOUT

226 Central Park

### LYON

230 Parking des Célestins

### ZURICH

234 Gare Hardbrücke

### LA HAYE

238 Souterrain tram tunnel

### STRASBOURG

242 Parking et terminus Hoenheim-Nord

### BILBAO

246 Metro Bilbao

### PORTO

250 Metro do Porto

### BORDEAUX

254 Tramway

---

## NOUVEAUX QUARTIERS

# Quelle forme donner à la ville de demain ?

### HAMBOURG

272 HafenCity

### LONDRES

280 More London

### BÂLE

284 Campus Novartis, Forum 3

### LILLE

288 Îlot Saint-Maurice

### TIRANA

292 TID Tower et Skanderberg Square

### ZURICH

296 Zürich-West, Prime Tower

### NANTES

300 Île de Nantes

---

310 Vers un laboratoire pour la ville européenne

Comment  
le manque  
logements  
stratégie u

DÉMOGRAPHIE

**MADRID**  
CARABANCHEL  
LOGEMENTS SOCIAUX  
MIRADOR

**ROTTERDAM**  
THE RED APPLE  
DE ROTTERDAM

**COPENHAGUE**  
MOUNTAIN DWELLINGS

**AMSTERDAM**  
BORNEO-SPORENBURG

**PARIS**  
EDEN BIO  
ILE SEGUIN  
- RIVES DE SEINE

**BREDA**  
CHASSÉ PARK  
APPARTEMENTS

**BÂLE**  
BÂTIMENT RÉSIDENTIEL  
SCHWARZPARK  
VOLTA MITTE

et traduire  
e de  
s en  
urbaine ?

Le monde assiste aujourd'hui à une véritable « renaissance de la ville ». De plus en plus de gens viennent vivre en ville, laquelle grandit à un rythme parfois exponentiel. Bruxelles n'échappe pas à cette règle. Bien au contraire : sa croissance s'annonce comme la plus forte d'Europe dans la décennie qui vient. Comment faire de cette croissance démographique non pas un problème quantitatif à résoudre, mais une opportunité sans précédent de renforcer le tissu urbain et d'améliorer le cadre de vie de tout citoyen ?

## DÉMOGRAPHIQUE, EXPLOSION DE LA VILLE

Le XXI<sup>e</sup> siècle est souvent désigné comme « le siècle de la ville » : 50 % de la population mondiale vit aujourd'hui en ville, un pourcentage qui atteindra 75 % d'ici 2050. Le taux d'urbanisation est encore plus élevé en Europe puisqu'il atteindra, d'ici 2050, les 84 %. De grandes zones de l'espace européen se sont déjà urbanisées à un rythme effréné, et la population de plusieurs villes européennes connaît, depuis quelques années, un nouvel accroissement important. Entre 1999 et 2007, la métropole parisienne a vu sa population augmenter de près de 6 %. À Londres, le nombre d'habitants a subi une hausse de presque 5 % entre 2001 et 2006. Madrid a, quant à elle, connu une explosion démographique record : pas moins de 19 % entre 2001 et 2010.

L'attrait de la ville n'est pas un phénomène nouveau. Depuis la révolution industrielle du XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes européennes ont absorbé une grande partie des populations rurales avoisinantes. Mais aujourd'hui, l'extrapolation de ce phénomène à l'échelle mondiale constitue probablement le mouvement migratoire le plus important de l'histoire de l'humanité. La croissance explosive des villes avait pourtant semblé s'essouffler à l'après-guerre, la plupart des villes européennes connaissant plutôt à cette époque un déclin de population. Cet exode urbain, ayant inévitablement entraîné une baisse des revenus fiscaux, a affecté le cadre de vie des villes.

Si, depuis la fin des années 1990, la ville recommence sa croissance, les nouveaux phénomènes de métropolisation en Europe n'ont toutefois pas freiné le processus d'exode urbain. La classe moyenne hautement qualifiée et les familles avec enfants cherchent souvent à s'installer dans la grande périphérie, où le logement de type maison unifamiliale est moins cher et l'espace et la nature sont plus présents, alors que la ville continue, quant à elle, à exercer un attrait phénoménal sur les populations jeunes et moins nanties, en

particulier sur les populations immigrées, qu'elles viennent d'Europe ou d'en dehors. Ce double phénomène engendre de nouveaux défis pour la ville, notamment un rajeunissement et un appauvrissement de sa population. Ces mouvements de population ont entraîné le débordement des limites administratives existantes de la ville contemporaine et une urbanisation rapide de sa grande périphérie conduisant graduellement à une urbanisation totale de l'espace européen.

Pour améliorer le cadre de vie tout en répondant aux évolutions démographiques, chaque ville développe une approche liée à son contexte et ses contraintes, à son échelle, à ses traditions urbanistiques. Peu de villes pourront développer une stratégie similaire à Madrid, ville « isolée » dans le plateau central castillan, qui a pu recourir à ses réserves foncières en périphérie, augmenter sa surface de 50 % et accueillir plus d'un million de nouveaux habitants depuis 2001. À l'autre extrême, Rotterdam, qui a vu son centre dévasté pendant la Seconde Guerre mondiale, a transformé cette catastrophe en une opportunité de reconstruire une nouvelle ville, ambitieuse et contemporaine. Néanmoins, un tel recours à des ressources foncières est souvent exclu. Il faut alors chercher un potentiel de croissance de la ville sur elle-même. La diminution de l'emprise au sol des activités économiques a libéré de nombreux sites de grande envergure dans les territoires urbains européens. Pour Copenhague et Amsterdam, cela a été l'occasion de redécouvrir et reconnecter d'anciens quartiers, pour en refaire des composantes à part entière de la ville.

Pour répondre au défi démographique de manière efficace, il faut bien entendu dépasser la dimension quantitative et savoir à qui s'adresse l'offre nouvelle en logements. La redynamisation des zones industrielles d'Amsterdam et de Copenhague fut, dans les deux cas, l'occasion de créer des cadres urbains riches en espaces récréatifs, afin d'attirer les familles avec enfants qui avaient fui la ville. Paris, qui connaît, elle, au contraire,

**Hans Ibelings**  
*Critique d'architecture*

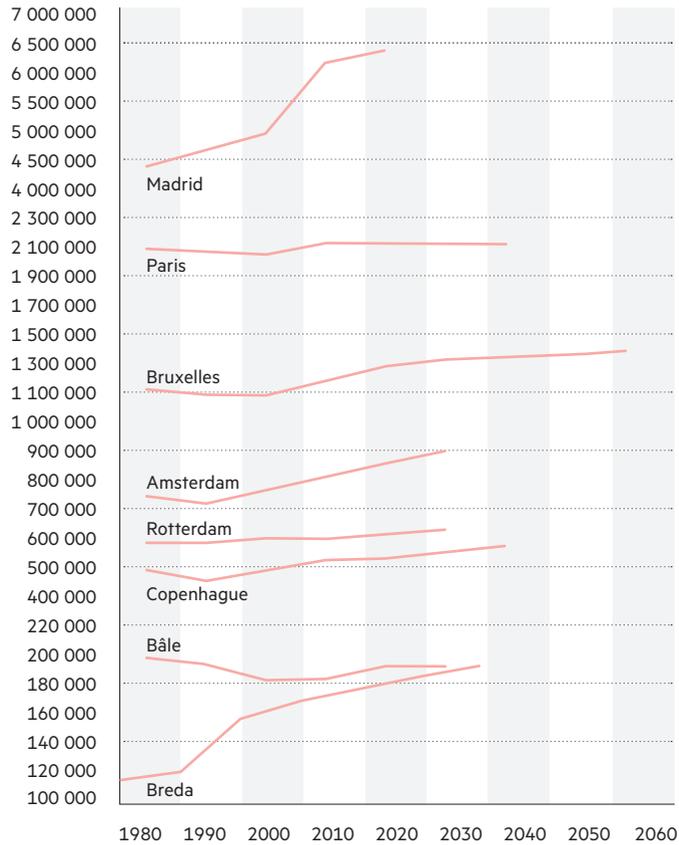
« L'exode urbain des classes moyennes est un phénomène qui dérange fortement l'équilibre de population des villes dans toute l'Europe. La population restante consiste alors en un nombre restreint d'habitants riches et un très grand nombre d'habitants relativement démunis. À Bruxelles cet exode se compense par un flux entrant de

nouveaux habitants qui viennent tenter leur chance dans la ville, mais cette migration ne fait qu'accroître le clivage entre les populations nanties et démunies. »



Évolution démographique en Europe

Statistiques et prévisions



Zones bâties en Europe centrale



une situation d'embourgeoisement de son centre, a mis en place des outils qui favorisent la mixité dans ses quartiers et rendent la ville davantage accessible à tous : pour toute rénovation de plus de 800 m<sup>2</sup>, 25 % de la surface de logement doit désormais être affectée au logement social. La diversification des publics auxquels la ville doit aujourd'hui s'adresser impose de réinventer les typologies existantes, pour leur donner une nouvelle actualité. Breda, en utilisant de façon originale le modèle du campus présentant des tours de logements dans un cadre verdoyant, a ainsi pu offrir une réponse à son besoin en logements spacieux pour familles aisées.

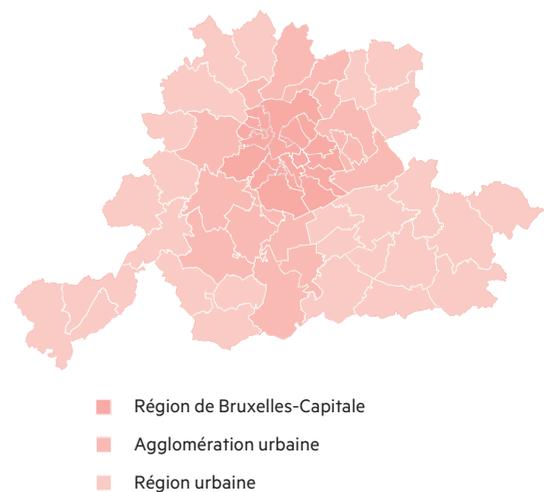
Aussi diverses que puissent être les approches développées, chacune de ces villes européennes a pris l'initiative de mettre en place une politique visionnaire pour le logement, conduite par une ambition architecturale réfléchie.

**120% BRUXELLES**

Les défis qui se posent dans ces villes européennes se manifestent naturellement aussi à Bruxelles. Depuis l'élargissement de l'Union européenne, toute la région métropolitaine nord-ouest — North-West Metropolitan Area, qui inclut le Benelux, la France, l'Angleterre et l'Allemagne — est sujette à un flux migratoire des pays de l'Est de l'UE comme la Pologne, la Bulgarie, la Roumanie. Ce phénomène récent vient s'ajouter aux taux de natalité et d'immigration en progression dans la Région bruxelloise. Entre 2000 et 2010, la ville a ainsi gagné 130 000 nouveaux habitants, ce qui signifie une croissance de 13 %. D'ici 2020, la population bruxelloise devrait atteindre 120 % de la population actuelle.

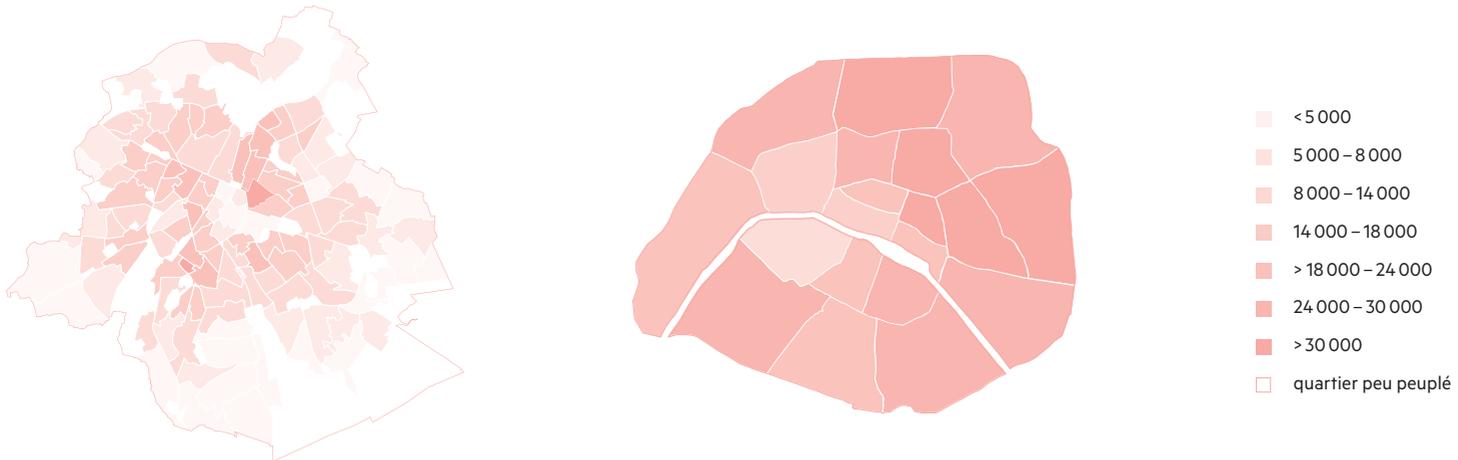
Bruxelles doit également faire face depuis plusieurs décennies à un exode urbain annuel de plus de 10 000 habitants, qui quittent la ville à la recherche d'un logement abordable et confortable. Si les

Zone métropolitaine bruxelloise



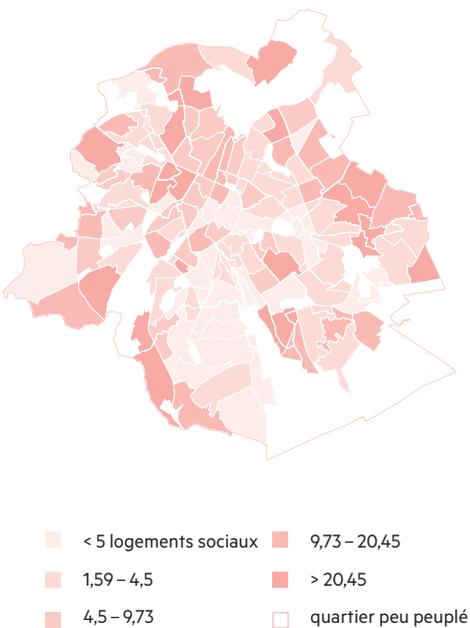
## Comparaison des densités de population

Région de Bruxelles-Capitale 2008/Ville de Paris 2006



## Part des logements sociaux par quartier

Région de Bruxelles-Capitale 2009



familles plus aisées ont la possibilité de s'installer dans la ceinture verte qui borde Bruxelles, d'autres sont dans l'obligation de s'installer plus loin. La zone d'influence de Bruxelles dépasse donc aujourd'hui largement les limites régionales pour recouvrir la plus grande partie du Brabant flamand et du Brabant wallon. Même si ce « dépeuplement » de Bruxelles est amplement compensé par la nouvelle croissance démographique, il favorise toutefois la paupérisation de la ville : la proportion des populations majoritairement défavorisées augmente quand celle des habitants de la classe moyenne diminue.

Ces évolutions redéfinissent grandement le fonctionnement du marché immobilier : pour la première fois depuis plusieurs décennies, il est devenu plus rentable pour les promoteurs immobiliers de construire du logement que des bureaux. En effet la fonction tertiaire est largement disponible avec plus de 1 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux vides à Bruxelles, alors que la pénurie de logements a provoqué une hausse incontrôlée des prix sur le marché immobilier. Ce phénomène est d'une envergure telle que si l'on plafonnait à 25 % la proportion du salaire familial attribuée au loyer, les familles les plus pauvres résidant à Bruxelles (près d'un tiers des familles bruxelloises) n'auraient accès qu'à 4 % du marché immobilier. Ainsi, si le marché immobilier est désormais favorable à la construction de logements, cette évolution va de pair avec le constat que les conditions de vie des populations les plus démunies sont de plus en plus inquiétantes. La baisse de production de logements sociaux à Bruxelles depuis les années 1970 ne fait que renforcer ce phénomène.

Bruxelles devra donc construire un grand nombre de logements sociaux : en 2007, leur nombre était de 39 000, ou 8,4 % de l'offre totale en logements, contre 14 % à Paris, 25 % à Londres et même 55 % à Amsterdam. Près de 50 % des ménages bruxellois ont un revenu suffisamment bas pour prétendre à un logement social, 35 000 figurent sur les listes d'attente. La baisse de production des logements sociaux place les pouvoirs publics face à un défi de taille : la définition d'une nouvelle gouvernance urbaine en termes de logements. Si les communes étaient traditionnellement responsables de la construction de logements sur leur territoire, on se rend aujourd'hui compte des limites de ce modèle face aux nouveaux besoins de la ville. La question de savoir où les logements sociaux seront construits reste épineuse, comme en témoigne l'exemple parisien et ses communes récalcitrantes. La « règle des 25 % » est une tentative pour Paris d'aborder cet enjeu de diversification à l'échelle de la ville.

À Bruxelles, la redéfinition du cadre d'intervention est en cours — la réforme de l'État prévoit notamment la réduction du nombre de sociétés de logements sociaux — et doit être encouragée, car une réponse globale est indispensable. L'établissement d'une politique volontariste au niveau régional permettra de mettre en place les outils et les leviers pour une construction équitablement répartie des logements sociaux. Il s'agira d'offrir simultanément des conditions de vie dignes aux nouveaux arrivants dans la ville, et des logements qualitatifs et abordables pour la classe moyenne afin qu'elle puisse revenir en ville.

**Benoît Moritz**  
Architecte et urbaniste  
bruxellois (MSA)

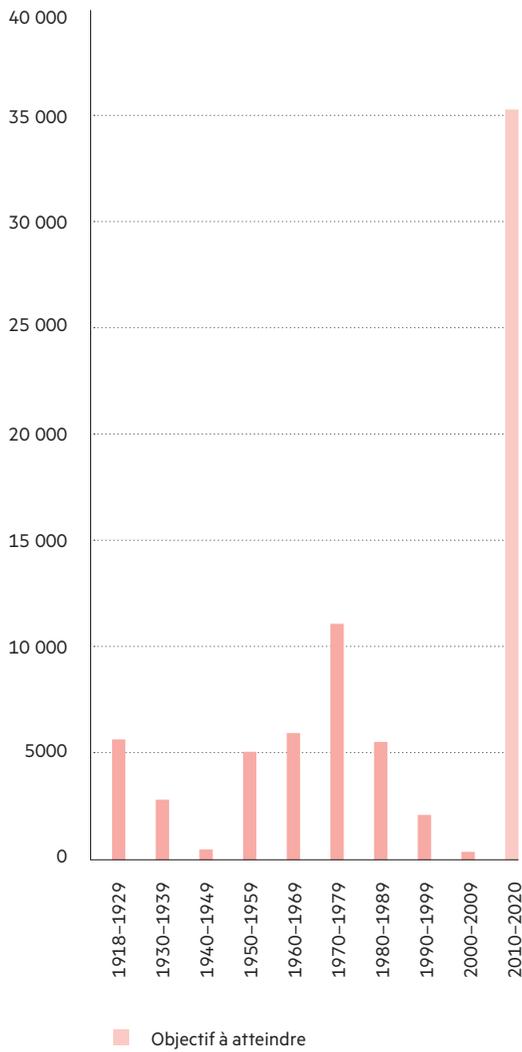
« Pour enrayer l'exode urbain, il est nécessaire de réfléchir à l'attractivité de la ville : comment améliorer les conditions d'habitabilité ? Cette question est liée aux politiques de logements, mais au-delà de ça, il s'agit aussi de s'interroger sur les services urbains (les espaces publics, les

équipements publics, la mobilité...), qui font qu'habiter dans un centre urbain est finalement beaucoup plus intéressant et attractif qu'habiter dans une grande périphérie. »



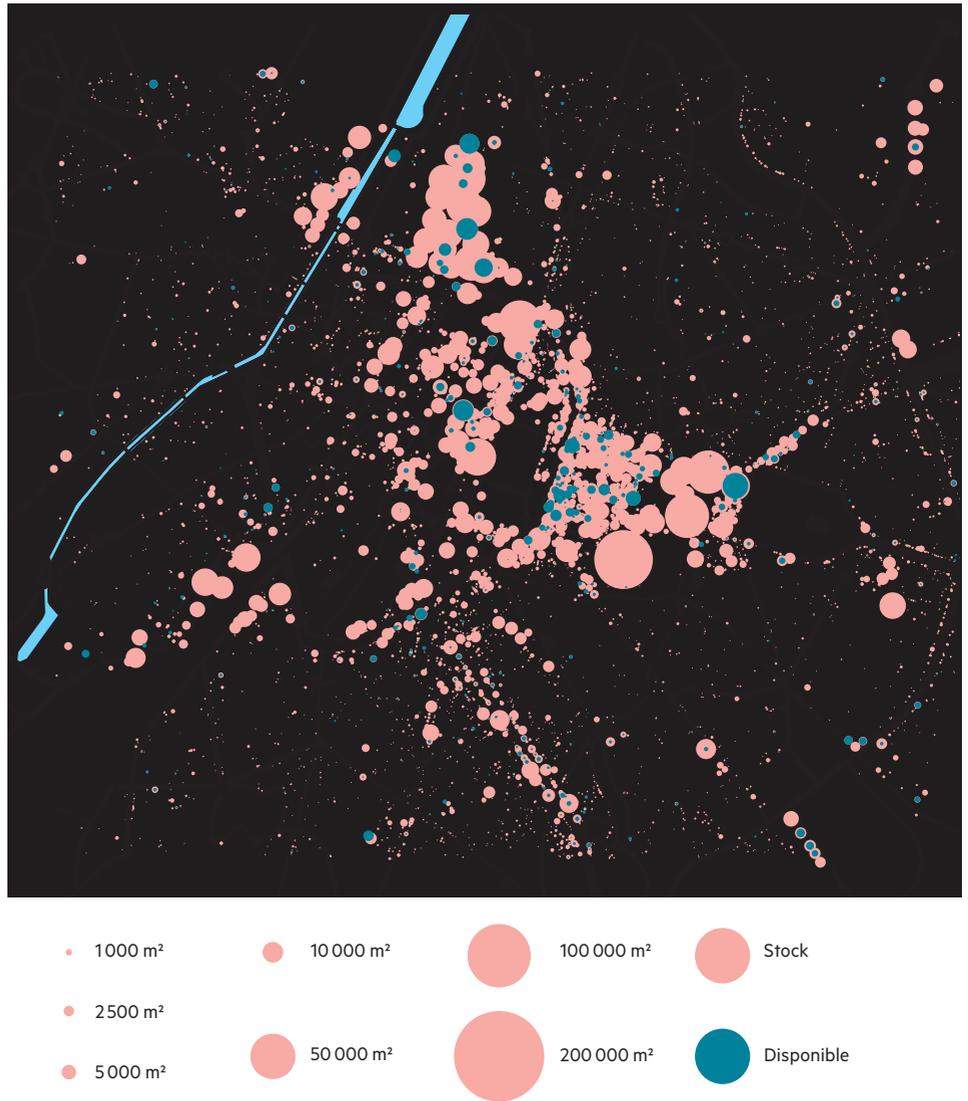
Logements sociaux

Production par période de 10 ans



Vacance de bureaux dans la zone centrale

Région de Bruxelles-Capitale 2009



DIVERSES TYPOLOGIES  
POUR UNE DENSIFICATION

Si l'on suit la prévision de 240 000 habitants supplémentaires en dix ans, cela implique que Bruxelles devra disposer, selon les estimations, d'une augmentation de 50 000 à 70 000 logements d'ici 2020. Une grande partie de ces logements devront être sociaux, afin d'apporter une solution à l'emprise financière paralysante des loyers sur les populations défavorisées. Si ce chiffre d'au moins 50 000 logements n'est actuellement qu'une extrapolation des statistiques établies, Bruxelles l'a traduit en volonté politique. Le gouvernement bruxellois a en effet pris la résolution d'arriver à une proportion de 15 % de logements publics à finalité sociale d'ici 2020. Cela induit la construction d'au moins 35 000 nouveaux logements publics, soit 3 500 par an, là où la production annuelle est aujourd'hui de 500 à 600.

Bruxelles présente un potentiel de densification important : sa densité moyenne ne dépasse pas aujourd'hui les 6 500 habitants/km<sup>2</sup>, là où une ville comme Barcelone atteint une densité de 16 000 habitants/km<sup>2</sup>, et Paris 21 000 habitants/km<sup>2</sup>, ces deux villes figurant par ailleurs parmi les plus appréciées pour leur qualité et leur cadre de vie. Une stratégie à grande échelle est donc envisageable à Bruxelles, mais elle doit être précédée d'une réflexion approfondie, pour éviter que ne se crée un lien direct entre typologie de bâtiment et classe sociale, comme ça a pu être le cas dans certaines villes dans les années 1960 et 1970. La construction d'une même typologie en batterie — tours et barres pour les logements sociaux, maisons pour les classes moyennes — est obsolète à plus d'un titre, renforçant davantage la dualisation de la ville et n'étant pas adaptée à la grande diversité des besoins en matière de logement.

En sortant des conceptions préétablies et en s'inspirant de toute la diversité des manières de concevoir le logement, il sera possible de répondre de façon autrement plus efficace aux besoins variés des habitants. L'habitat unifamilial tel qu'il a été conçu majoritairement à Bruxelles n'est plus le modèle par excellence : d'une part, avec plus de 50 % d'habitants célibataires, la demande en petits logements n'a jamais été aussi importante ; d'autre part, les sociétés de logement social ne parviennent plus à répondre au besoin d'habitations destinées aux familles nombreuses. Bruxelles peut sur cette question s'inspirer des expériences développées ailleurs en Europe : le projet Volta Mitte à Bâle par exemple forme l'antithèse du logement en masse, aucun logement n'y est identique, et à Madrid, la diversité des typologies d'habitat a également été un fer de lance du projet Mirador.

## Pour pouvoir accueillir le flux de nouveaux habitants, Madrid a opté à la fin des années 1990 pour une stratégie très radicale : les nouveaux quartiers résidentiels en périphérie ont augmenté la surface de la ville d'au moins 50 %.

**La ville a formulé son ambition de construire 315 000 nouveaux logements.**

Au début des années 1990, Madrid opère un basculement, fortement soutenu par les pouvoirs publics, d'une économie industrielle vers une économie axée sur les travaux publics et l'immobilier. Parallèlement à cela, une concentration des ressources et des investissements dans la région madrilène renforcent la position centrale de la ville. Madrid devient un chaînon du réseau européen et mondial des grandes villes. À l'échelle du pays, la zone d'influence directe de Madrid connaît une croissance exponentielle.

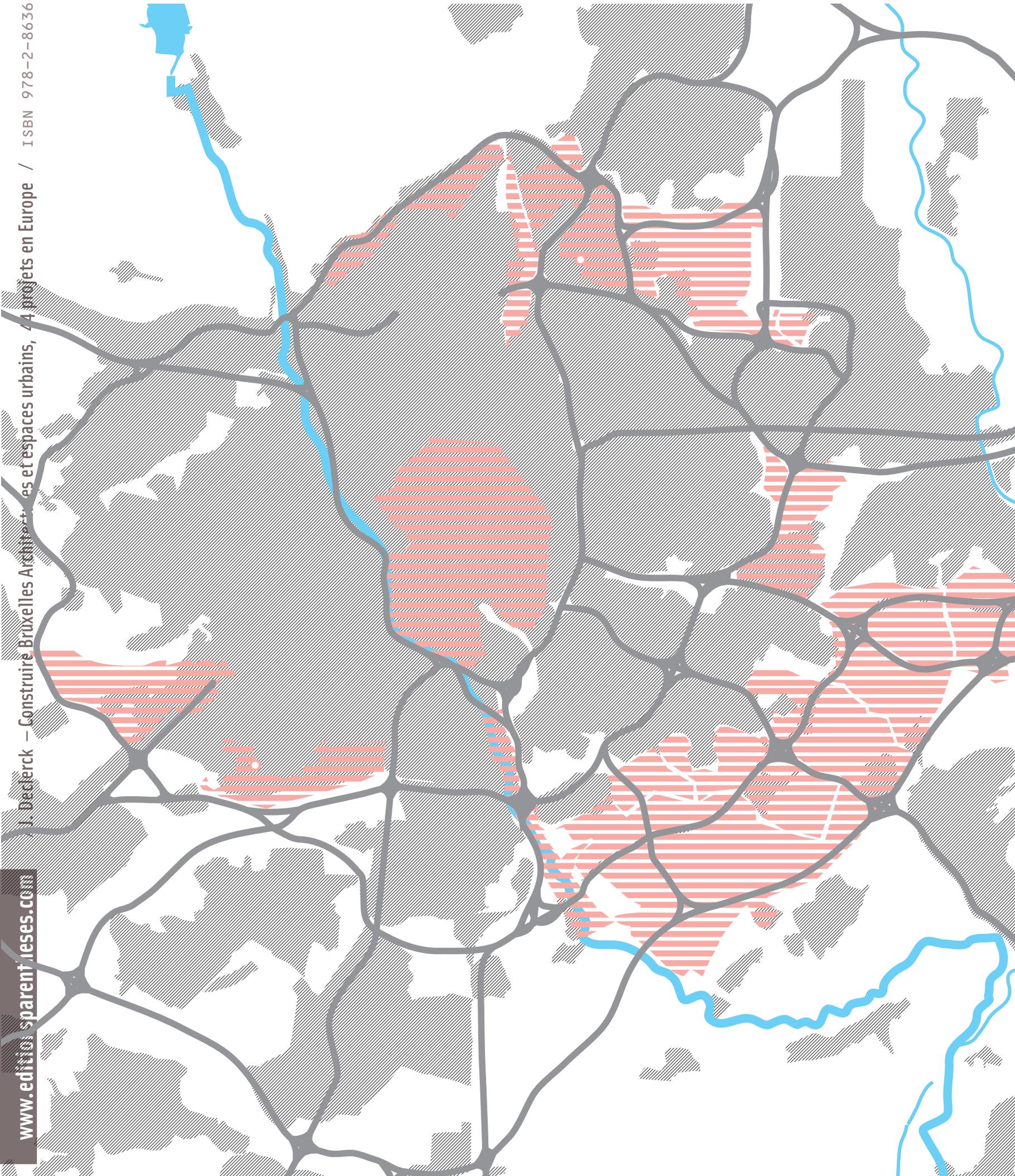
Cette nouvelle hiérarchie urbaine engendre une croissance démographique galopante dès 1995. Entre 2001 et 2006, elle atteint même 15,4 %. Au cours de cette période, quelque 495 000 personnes ont migré vers la capitale espagnole pour y trouver un emploi. La ville a dû faire face à un manque aigu de logements et, par conséquent, à une forte augmentation des prix de l'immobilier. Bon nombre de Madrilènes n'étaient pas en mesure d'acquérir un logement. Afin d'apporter une réponse à ces défis, la ville a formulé dès 1997 l'ambition d'édifier 315 000 nouveaux logements au cours des années à venir. Madrid a opté pour l'intégration fonctionnelle des régions éloignées de la ville afin d'y développer du logement sur les terrains ainsi « assimilés ». La ville se charge de l'aménagement de l'infrastructure indispensable, comme les rues, les lignes de métro et les équipements d'utilité publique, et construit un certain nombre de logements sociaux.

Toutefois, les logements subventionnés s'adressant véritablement aux plus démunis restent exceptionnels. La majorité

du marché résidentiel est laissée aux mains du secteur privé, qui se base plus sur une stratégie spéculative, anticipant les plus-values, que sur les rendements locatifs et les réels besoins en logements. C'est ainsi que se creuse un important écart entre la demande théorique en logement — induite par une croissance démographique de 12 % — et l'offre existante — c'est-à-dire le nombre de terrains et de projets immobiliers, augmentant de 47 %. Cette mainmise du secteur privé sur le marché immobilier a pour résultat paradoxal, alors que les logements sont surabondants, que bon nombre de personnes n'y ont pas accès : entre 1995 et 2007, le prix du logement augmente de 200 %.

Madrid a dû essuyer de nombreuses critiques sur sa politique d'extension urbaine. L'urbanisation sans réserve et la prédominance d'un modèle à faible densité, étalé sur le territoire, décuplent les nécessités en termes de surface au sol et fragmentent le territoire en enclaves entourées d'infrastructures en discontinuité avec la ville existante. Une situation à laquelle le gouvernement réagira en mettant en place une politique publique du logement dès 2004. L'expansion démographique et territoriale de Madrid aura malgré tout été ponctuée d'expérimentations intéressantes pour la recherche de nouvelles typologies de logement, de nouveaux rapports à la ville et de nouvelles manières de cohabiter.

# Élargir la surface urbanisée pour absorber la croissance démographique



MADRID

www.editionsparentheses.com / J. Declerck – Construire Bruxelles Architectures et espaces urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0

# CARABAN LOGEMENT SOCIAUX

FOREIGN OFFICE ARCHITECTS (FOA)

**Le projet Carabanchel, implanté dans les nouvelles zones urbanisées de Madrid, expérimente un équilibre entre compacité du volume bâti et qualité des espaces résidentiels.**

<sup>1</sup> Le volume compact s'implante en bordure de parcelle dégageant ainsi de l'espace pour un jardin collectif.



SBN 978-2-86364-261-0

# MICHEL TS



2  
Tous les appartements disposent de terrasses extérieures.

3  
Grâce aux panneaux de bambou mobiles, la façade est sans cesse changeante, et les appartements bénéficient d'une protection modulable contre le soleil.

4  
Plans d'appartements types.



2



3

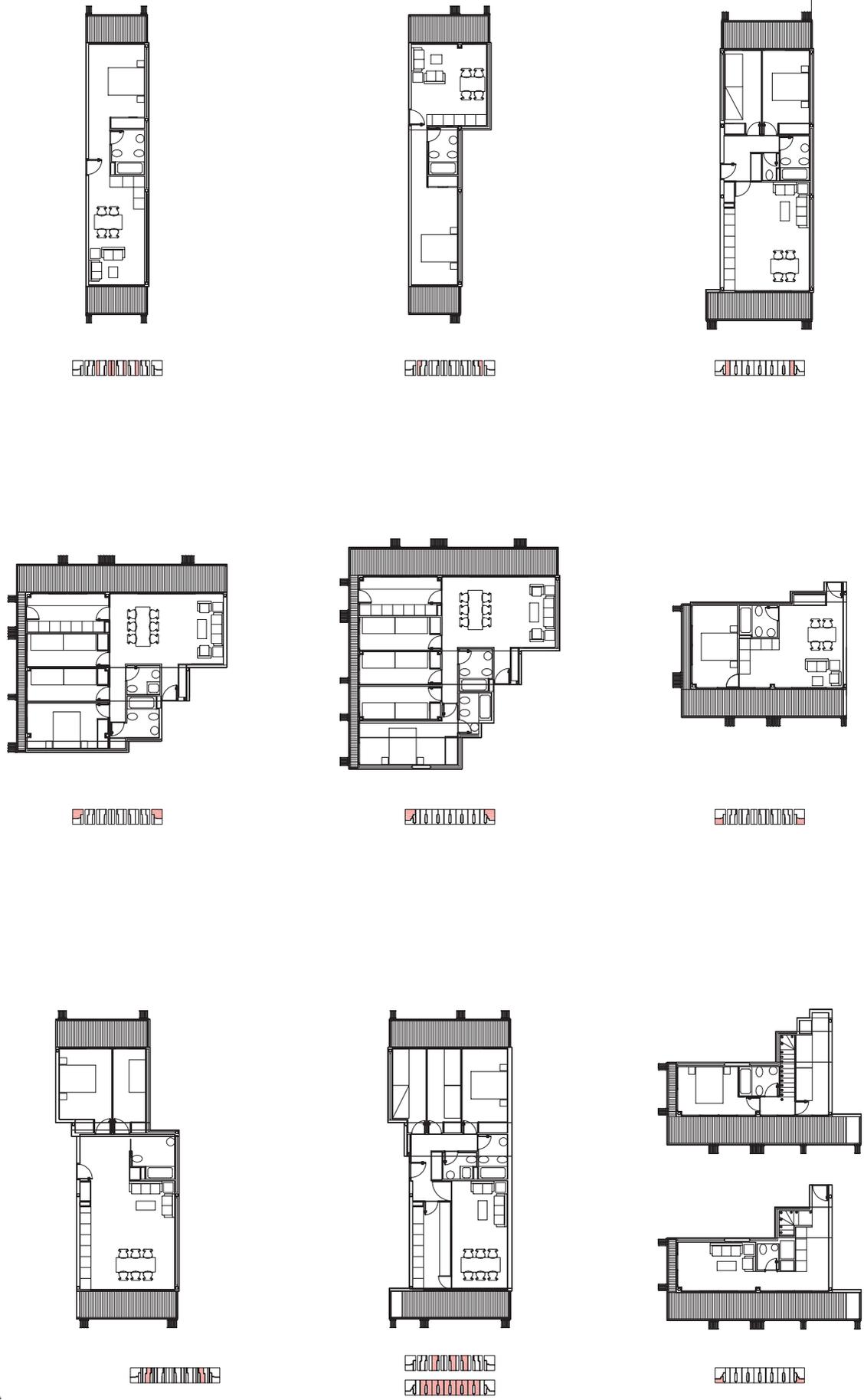
Le bureau d'architectes londonien Foreign Office Architects (FOA) a reçu la mission de réaliser le projet de logements sociaux Carabanchel dans l'un des nouveaux quartiers résidentiels au sud de Madrid. Ils ont conçu un bâtiment long mais compact qu'ils ont décidé d'implanter au bord de la parcelle, de 100 sur 45 m, qui leur était attribuée. Ce choix a permis de laisser de l'espace pour un vaste jardin commun destiné aux habitants, sous lequel se cache une aire de stationnement.

Les appartements, conçus comme une juxtaposition de longs volumes traversants de 13,4 m, profitent d'une double orientation est-ouest.

Par ailleurs, chacun des logements dispose de deux terrasses de 1,5 m de large, situées à chacune de ses extrémités, offrant des espaces semi-extérieurs, utilisables en toute saison. Elles sont protégées par un revêtement de façade en panneaux de bambou qui procurent la protection nécessaire contre les rayons du soleil mais offrent tout de même une vue dégagée sur le jardin et le quartier alentour. La possibilité qu'ont les habitants d'ouvrir et de fermer les panneaux à leur gré, confère au bâtiment une identité toujours changeante, qui reste néanmoins forte et unique.

Avec ce projet, les architectes ont souhaité expérimenter la manière la plus optimale de fournir le maximum d'espace, de flexibilité et de qualité aux logements, tout en effaçant la visibilité des différentes unités derrière une peau homogène.

**Les appartements, conçus comme une juxtaposition de longs volumes traversants de 13,4 m, profitent d'une double orientation est-ouest.**

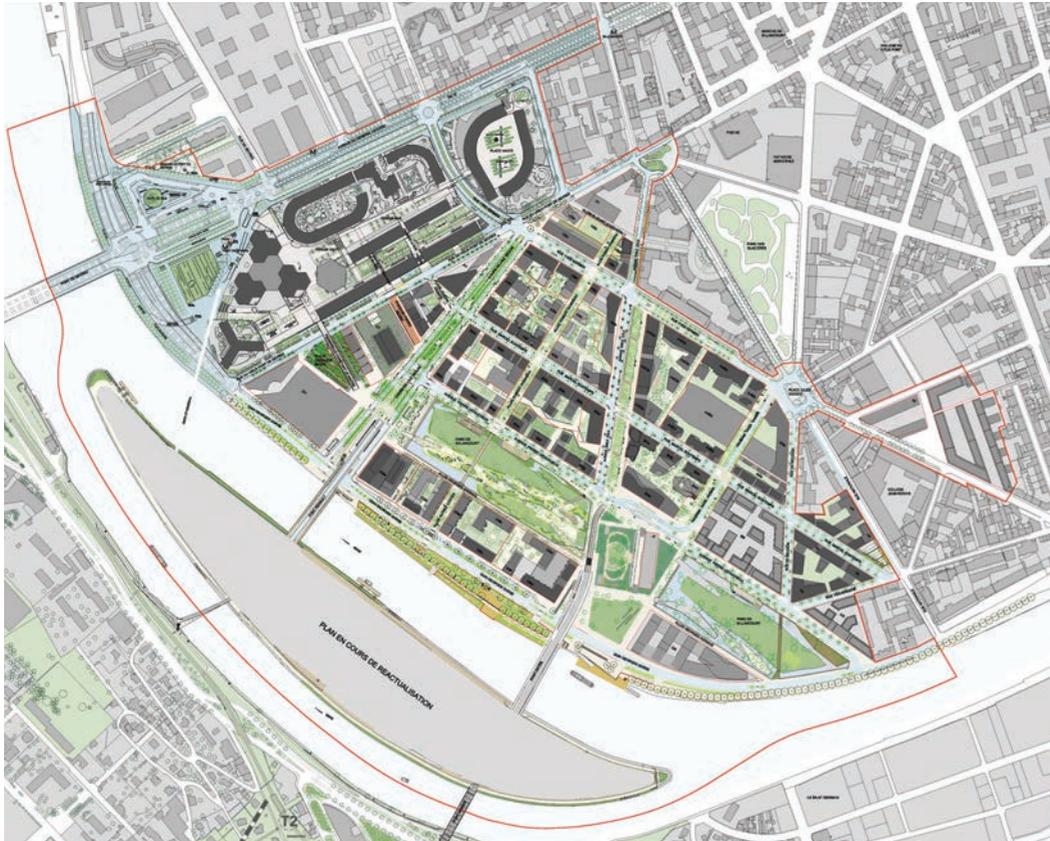


PARIS

/ J. Declerck – Construire Bruxelles Architectures et espaces urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0

# ÎLE SEGUIN — RIVES DE SEINE

**PATRICK CHAVANNES ET THIERRY LAVERNE  
(PLAN DIRECTEUR)  
DIENER & DIENER ARCHITEKTEN  
(ÎLOT URBAIN)**



# Proposer 30% de logements sociaux dans un nouvel îlot urbain

4-261-0



/ J. De

www.editionsparentheses.com

1  
Plan directeur de la zone Rives de Seine.

2  
À Boulogne-Billancourt, les anciennes usines Renault ont laissé place au développement d'un nouveau quartier.

3-4  
Les différentes fonctions urbaines se côtoient : logements, bureaux, commerces, équipements, etc.



3



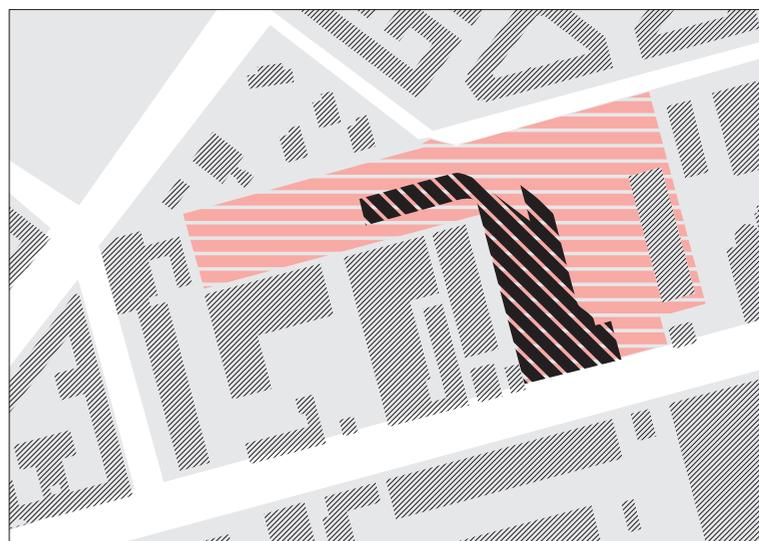
4

# MAXXI

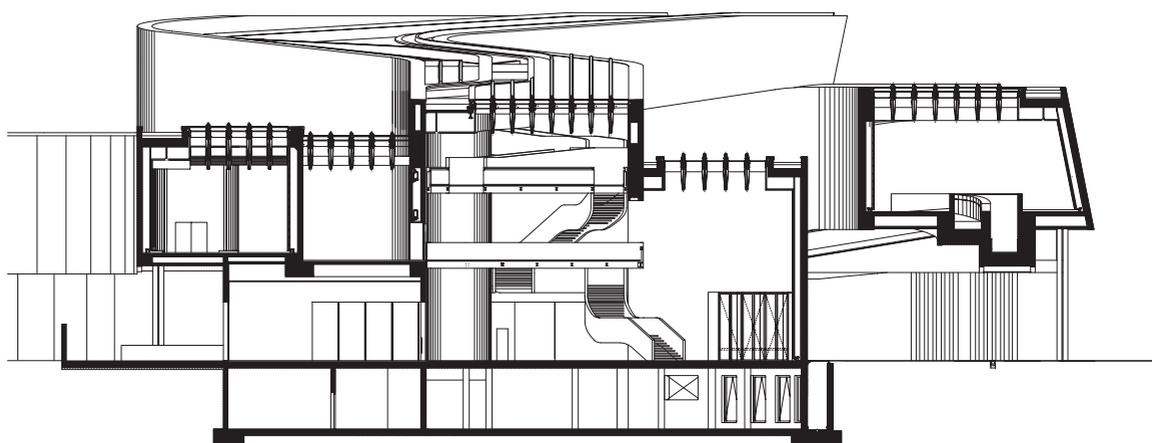
ZAHA HADID ARCHITECTS



**Un bâtiment spectaculaire : c'est un euphémisme pour le MAXXI, premier musée national d'Art contemporain d'Italie. Mais il offre bien plus qu'un simple spectacle : le bâtiment confère un nouveau visage au quartier romain de Flaminio et à ses casernes militaires tombées en désuétude.**



<sup>1</sup> Le MAXXI s'implante sur le site des anciennes casernes militaires dans le quartier de Flaminio, au nord de Rome.

2  
Coupe.3-5  
Les jeux de lignes et de courbes, caractéristiques de l'architecture de Zaha Hadid, créent une spatialité complexe.6  
Plan du 1<sup>er</sup> étage.7  
Les circulations s'entremêlent et débouchent sur des espaces d'exposition généreux et variés.8  
D'imposants porte-à-faux guident le visiteur jusqu'à l'entrée du musée.

2

En 1988, le ministère italien de la Culture a lancé un concours pour le premier musée national dédié à l'art contemporain et à l'architecture. Le musée devait être érigé sur le domaine des anciennes casernes militaires du quartier de Flaminio, au nord du centre historique. Auparavant, la base militaire générait énormément d'animation dans le quartier mais dès le départ de l'armée dans les années 1980, le quartier s'était quelque peu engourdi. Spontanément, des institutions culturelles se sont installées dans les baraquements. Grâce au MAXXI (cryptogramme de Museum of Art for the XXI Century), cette orientation balbutiante s'est solidement ancrée dans le quartier.

Les plans de l'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid, qui ont remporté les faveurs, proposent un bâtiment qui d'une part relie étroitement les bâtiments de la caserne avec le quartier résidentiel attenant, mais qui d'autre part insuffle au complexe militaire une nouvelle vie par une architecture osée et trépidante. Un certain nombre de bâtiments existants sont intégrés dans le vaste complexe de 30 000 m<sup>2</sup>. Le MAXXI ne s'impose pas dans le paysage urbain et semble même, depuis la rue, un peu en retrait entre les anciens bâtiments. Mais derrière les façades de la caserne, le visiteur s'enfonce dans un labyrinthe de murs de béton arqués et inclinés, de cratères et de précipices, d'impressionnants volumes en surplomb, de subtils dénivelés, de passerelles et de vertigineux escaliers. Cette spatialité complexe et ce jeu de lignes et de courbes sont devenus la signature de Zaha Hadid. Le monde intérieur et le monde extérieur s'entremêlent naturellement et tant les murs intérieurs que les murs extérieurs peuvent servir de support à des projections, des peintures murales, des installations

lumineuses et des expositions d'art. Le parcours du musée n'est pas linéaire. Le visiteur ne doit jamais suivre deux fois le même parcours. Des ouvertures dans le bâtiment offrent une vue à la fois sur l'architecture, les œuvres d'art et la ville.

De plus, Zaha Hadid est parvenue à ouvrir l'ancienne enclave militaire au public. Un parcours piétonnier extérieur à travers le complexe restaure le lien entre la Via Guido Reni et le Tibre, que les casernes ont interrompu pendant un siècle. C'est ainsi que le bâtiment restitue une partie d'espace public aux quartiers résidentiels des alentours.

Le MAXXI offre un spectacle et peut compter sur un afflux massif de touristes et de promeneurs. Le bâtiment rayonne toutefois du fait qu'il est bien plus qu'un simple objet aux allures futuristes qui aurait été imposé au tissu existant. Il recycle et revalorise l'héritage militaire, insuffle une nouvelle vie aux alentours et donne au quartier, qui avait perdu son identité, une nouvelle définition, celle d'un pôle d'attraction culturel à l'échelle de la métropole romaine.

**Le MAXXI ne s'impose pas dans le paysage urbain et semble même, depuis la rue, un peu en retrait entre les anciens bâtiments.**



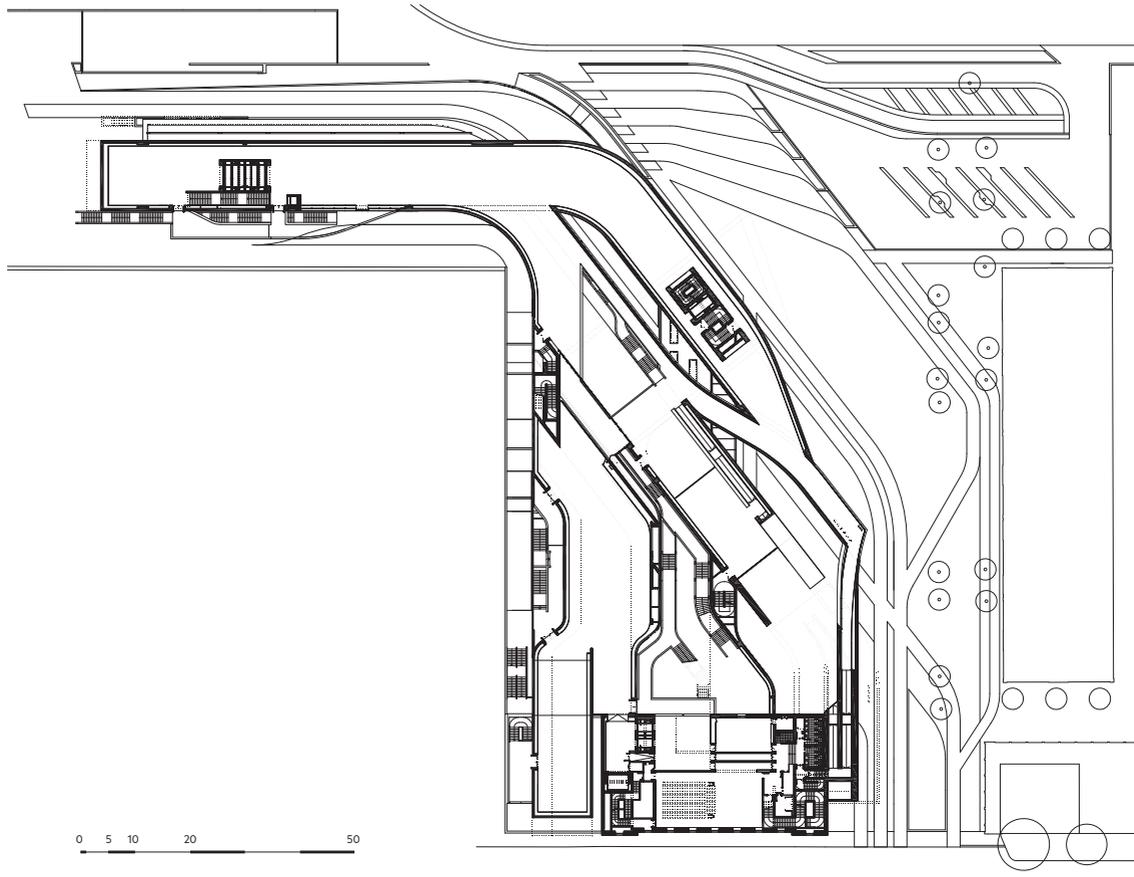
3



4



5



6



7



8

Implanté sur un site clé entre la vieille ville et les nouveaux quartiers de Porto, Casa da Musica conçue par OMA réinterprète la notion d'équipement public en concevant un bâtiment faisant partie intégrante de la vie publique de la ville.

# CASA DA MUSICA

OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE (OMA)

<sup>1</sup> La Casa da Musica est accessible au public jusqu'au toit.



# Emmener l'espace public jusqu'au sommet du bâtiment

4-261-0

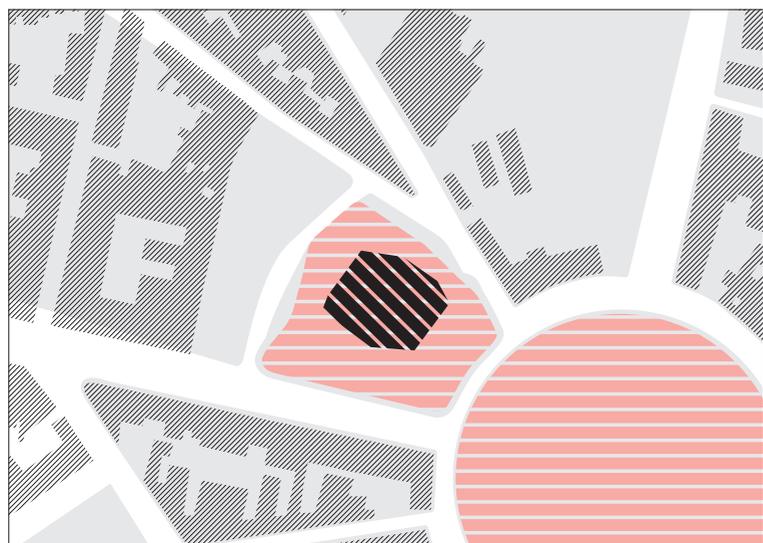


Quand Porto a été sélectionnée comme Capitale européenne de la Culture, les autorités ont lancé un concours d'architecture pour un nouveau bâtiment de concert qui devait introduire la ville dans le XXI<sup>e</sup> siècle. Casa da Musica devait être érigé sur une parcelle de la Rotunda da Boavista, l'une des rotondes les plus imposantes et les plus actives de la ville. C'est là que commence l'Avenida da Boavista, qui tisse le lien entre la nouvelle ville du XX<sup>e</sup> siècle et la côte atlantique. Alors que la plupart des architectes participant au concours avaient conçu un bâtiment de concert qui restituait le front de façade à la rotonde, l'architecte Rem Koolhaas d'Office for Metropolitan Architecture (OMA) a implanté le volume du bâtiment, tel un objet autonome, au centre d'une plaine ondulante. Le monolithe aux façades inclinées de béton blanc, visible de tous les côtés par les piétons fait office de prolongement de cet espace public qui entoure le bâtiment. Un escalier monumental guide le visiteur à l'intérieur. Il n'y a pas de foyer central, mais bien un dédale d'escaliers, de plate-formes et de couloirs, formant une balade publique faisant le tour du bâtiment pour déboucher sur le toit, où l'on trouve un restaurant et un bar.

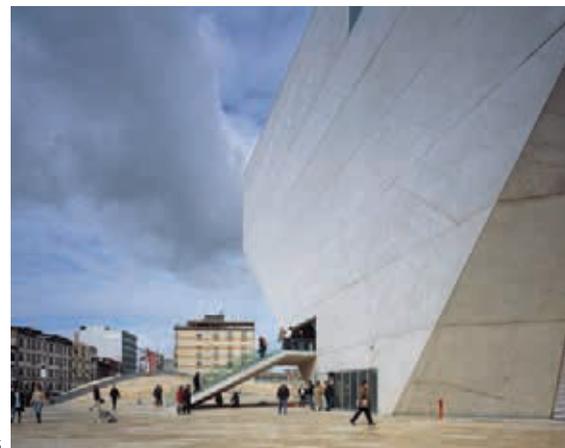
Le bâtiment réinvente la salle de concert classique en donnant un souffle nouveau à la relation entre un intérieur clos et un extérieur public. De grandes ouvertures de verre dans la salle de concert laissent pénétrer une lumière abondante, ouvrant la salle vers la ville. La ville de Porto devient dès lors elle-même le décor dramaturgique des diverses représentations. Les architectes n'ont pas seulement réussi à concevoir un bâtiment public mais sont également parvenus à le rendre presque entièrement accessible aux passants. Il aspire la ville le jour, et fait office d'enseigne lumineuse pour la ville la nuit.

Désormais, Casa da Musica a même sa propre station de métro, dessinée par Eduardo Souto de Moura. Deux puits de béton guident une abondante lumière naturelle vers les espaces souterrains. La ligne de métro relie Casa da Musica à une série d'autres points stratégiques de l'ancienne ville et de la nouvelle ville. La salle de concert fait ainsi partie intégrante de la métropole et insuffle une nouvelle portée centrale à l'ensemble du quartier.

**Le bâtiment réinvente la salle de concert classique en donnant un souffle nouveau à la relation entre un intérieur clos et un extérieur public.**



2



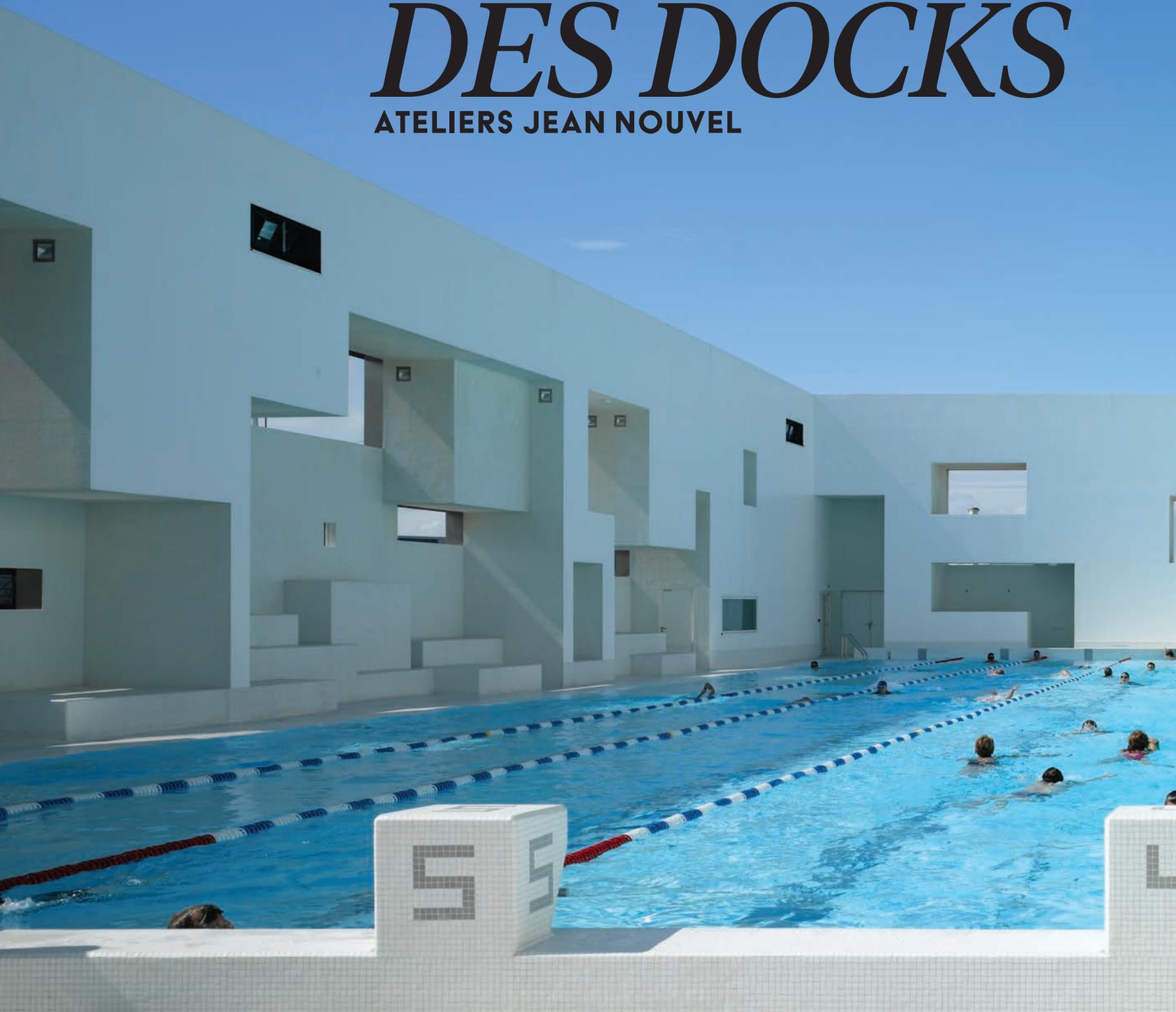
3



4

# *LES BAINS DES DOCKS*

ATELIERS JEAN NOUVEL



## Reconquérir les docks par un grand équipement de loisir

<sup>1</sup>  
Au Havre, Jean Nouvel a  
créé un éden aquatique,  
pour des activités  
sportives et ludiques,  
articulé autour d'un jeu  
de volumes, d'ombres et  
de lumière.

**Le nouveau complexe aquatique  
les Bains des Docks constitue  
un élément important de la reconver-  
sion de l'ancienne zone portuaire  
du Havre. Les docks Vauban doivent  
devenir un nouveau pôle d'attraction  
pour des milliers d'habitants  
et de touristes.**

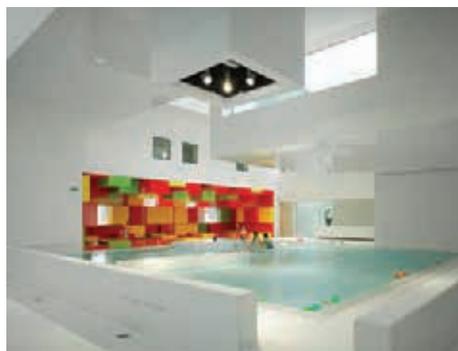
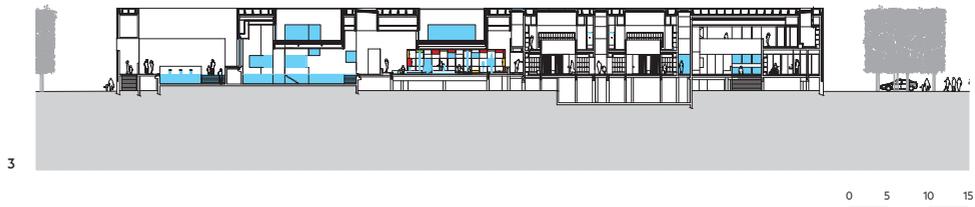
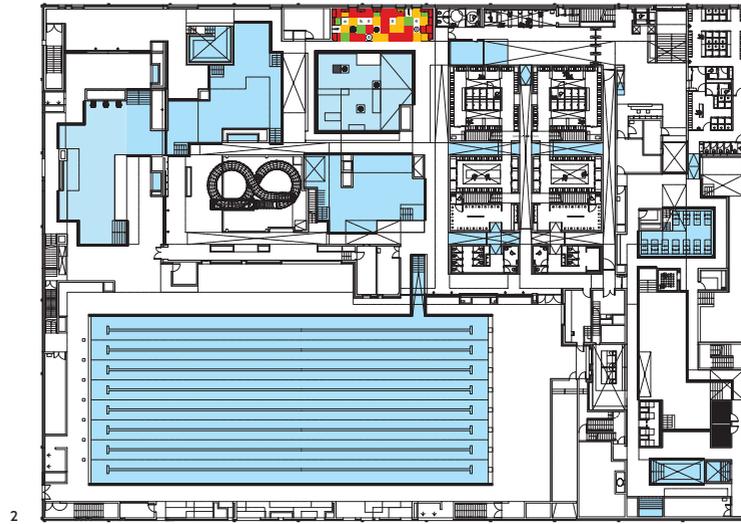


2-3  
Plan et coupe. Le volume  
rectangulaire renferme  
une multitude de  
sous-espaces dédiés à la  
détente.

4-5  
Le Havre a souhaité  
reconvertir son quartier  
portuaire pour l'intégrer  
au reste de la ville.

6  
Çà et là, des ouvertures  
dans les façades  
permettent d'apercevoir  
la zone portuaire.

7  
La piscine olympique est  
bordée de petits bassins,  
d'espaces de détente,  
de saunas et de bains  
bouillonnants.

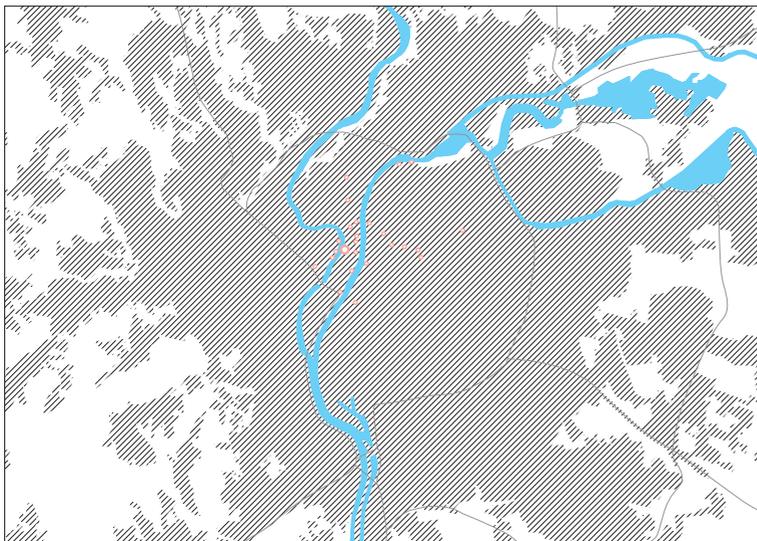


« Il s'agit d'un paradoxe,  
un bâtiment à l'échelle  
portuaire, inspirant  
à la fois la simplicité et  
la robustesse mais qui  
trahit sa complexité dès  
que l'on s'engouffre  
dans ses volumes. On  
pénètre alors dans  
un univers de blancheur  
et de profondeur. »  
— Jean Nouvel,  
Ateliers Jean Nouvel

# PARKING DES CÉLESTINS

MICHEL TARGE ET DANIEL BUREN

Les parkings urbains sont généralement des espaces sombres et inhospitaliers dont l'unique fonction est d'entasser le plus de voitures possible. Pour persuader les automobilistes de laisser leur voiture, Lyon a aménagé une série de parkings souterrains où le simple fait de stationner est déjà une expérience en soi.



## Requalifier les espaces publics centraux en réduisant la présence de la voiture

4-261-0

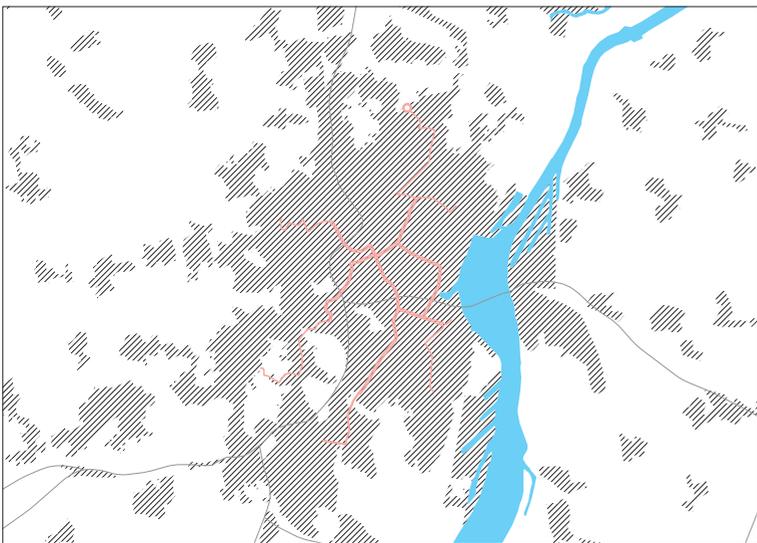


1  
Le miroir circulaire  
installé au fond du puits  
tourne sur son axe et  
donne l'illusion d'un  
espace sans fin.

# PARKING ET TERMINUS HOENHEIM- NORD

ZAHA HADID ARCHITECTS

Au nord de Strasbourg, le terminus de tramway de Hoenheim a été conçu par l'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid comme un paysage spectaculaire et fonctionnel aux allures de porte de ville contemporaine.



1  
À l'extrémité nord de la nouvelle ligne de tramway de Strasbourg, le nœud intermodal conçu par Zaha Hadid tient lieu de porte urbaine contemporaine.

# Améliorer la compétitivité du tramway par la qualité architecturale d'un nœud intermodal

4-261-0



2  
Plan. Le concept architectural matérialise l'interconnectivité des différents modes de transport.

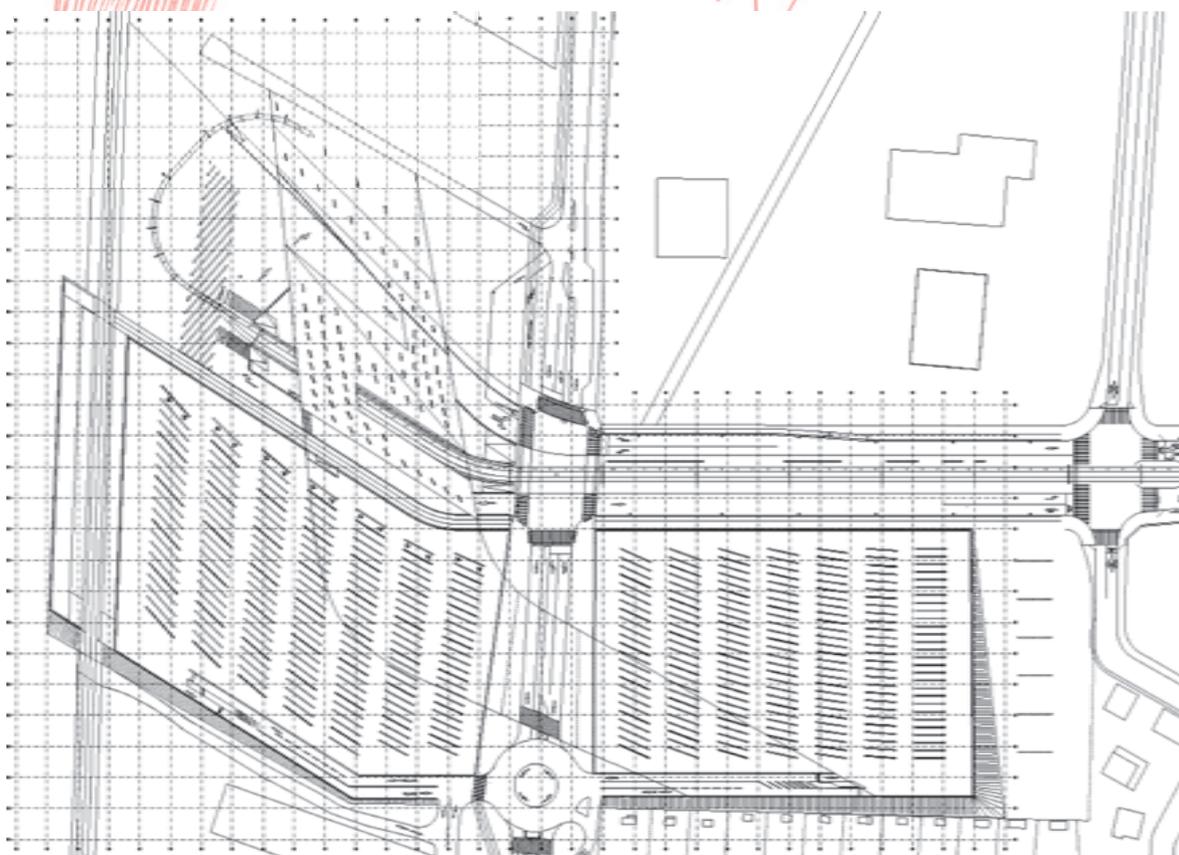
3-4  
L'architecte Zaha Hadid a conçu un paysage artificiel fait de béton, d'acier et de lumière qui guide le visiteur vers la station couverte.

Depuis que Strasbourg s'est attelée à l'aménagement de son réseau de tramway dans les années 1990, celui-ci y est devenu le principal moyen de transport public. Le réseau s'étend aujourd'hui sur 53 km et s'immisce toujours plus profondément dans l'agglomération. Grâce à l'arrivée du tramway, le centre a pu être déchargé de la circulation automobile et l'espace public a pu être aménagé. À la périphérie de la ville, huit zones de parcs relais ont été installées : les personnes qui effectuent la navette entre leur domicile et leur travail peuvent y laisser leur véhicule et poursuivre leur voyage en tramway.

Bien souvent, de telles zones de parcs relais sont mornes et peu attrayantes. Strasbourg a toutefois souhaité donner aux gares de transit les allures d'une porte urbaine contemporaine. L'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid a été conviée à concevoir l'une des gares de transit à l'extrémité nord de la nouvelle ligne B. C'est là que le tramway, l'autoroute et la gare de bus convergent. La station de tramway et de bus et son parking de 800 places se présentent comme un paysage de béton, d'acier et de lumières artificielles qui indiquent aux visiteurs le chemin vers la station de tramway sous un auvent de béton. Le concept architectural se base sur la matérialisation de l'interconnectivité des différents modes

de transport générant des lignes qui se croisent pour former un ensemble en constante évolution, au gré des mouvements des voitures, des tramways, des vélos et des piétons. La station comprend un espace d'attente, des rangements pour vélos, des toilettes et une boutique.

La politique de stationnement de Strasbourg s'est avérée être une véritable réussite. Entrer dans Strasbourg, garer sa voiture, attendre le tramway et y monter est devenu le moyen le plus efficace pour rejoindre le centre ville. En 2007, les huit stations de parcs relais ont accueilli plus de 500 000 voitures. Il ressort de diverses études que les personnes qui utilisent aujourd'hui les parkings et les tramways entraient autrefois en ville avec leur véhicule. Le projet démontre que la réduction de la circulation automobile devient possible si une alternative est offerte sous forme d'un réseau de transports publics efficace et largement étendu. Mais le projet met également en exergue l'importance d'aménager des stations, des nœuds multimodaux et des portes d'accès à la ville comme des espaces conviviaux et de haute qualité architecturale.



0 5 20 50 N

Améliorer la compétitivité  
du tramway par la qualité  
architecturale d'un nœud  
intermodal

s urbains, 44 projets en Europe / ISBN 978-2-86364-261-0



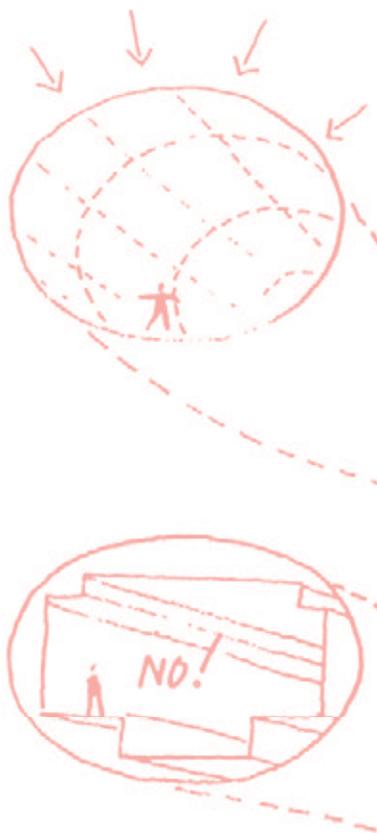
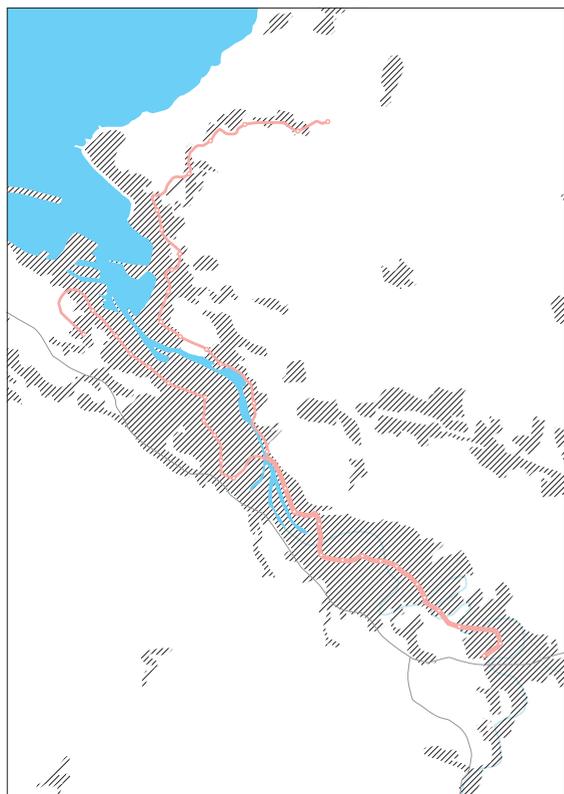
**Le concept architectural se base sur la matérialisation de l'interconnectivité des différents modes de transport générant des lignes qui se croisent pour former un ensemble en constante évolution.**



# METRO BILBAO

FOSTER + PARTNERS

Dans les années 1990, Bilbao a construit, ex nihilo, un réseau de métro tentaculaire. La conception de l'ensemble des stations de métro a été confiée à un seul et même architecte, Norman Foster. L'architecte a utilisé l'aménagement du métro pour apporter une nouvelle cohérence à la diversité des quartiers de la ville.



# Faire émerger une identité urbaine contemporaine à travers le réseau du métro

1  
Les principes architecturaux élaborés par Norman Foster pour le métro de Bilbao permettent une grande flexibilité d'aménagement.

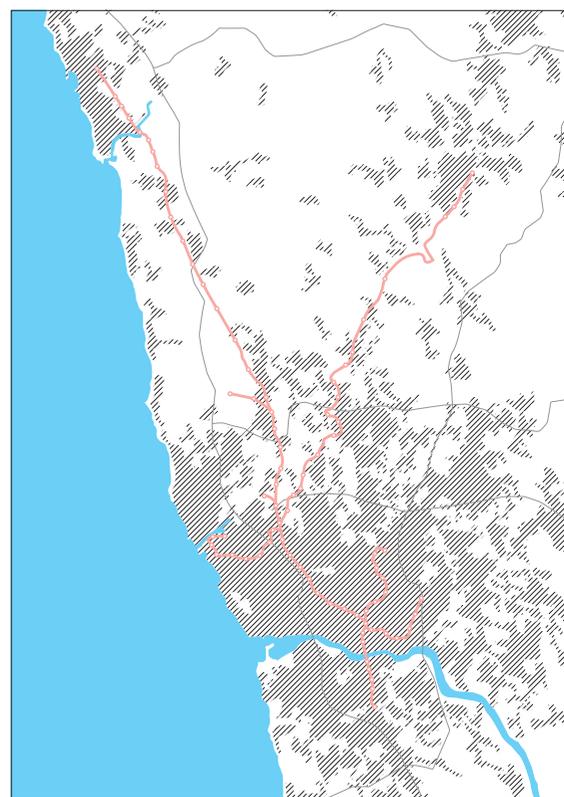


Consolider l'échelle  
métropolitaine grâce à  
un réseau de transport  
performant

# METRO DO PORTO

EDUARDO SOUTO DE MOURA

S'étendant sur 67 km, répartis sur 6 lignes et 80 stations, le Metro do Porto, inauguré en 2006, a considérablement refaçonné l'image de la ville. Le nouveau réseau ferroviaire, desservant 7 des 16 municipalités de la région métropolitaine de Porto, est devenu un nouvel élément structurant de la ville.



Si la seule ville de Porto ne dépasse pas les 240 000 habitants, la Grande Aire métropolitaine de Porto en revanche est aujourd'hui une région polycentrique de plus de 1,6 million d'habitants, dans une urbanisation diffuse. C'est cette aire métropolitaine que connecte le métro de Porto, associant ces multiples centralités dans une seule et même logique urbaine.

Suivant la chute de la dictature, le territoire portugais s'est radicalement transformé. La mobilité accrue et l'extension de la zone d'influence avaient engendré une perte de 50 000 habitants en six ans, vers les autres centralités urbaines de l'aire métropolitaine et vers les zones moins denses entre ces centralités. Par ce phénomène, il était clair qu'il devenait impossible de considérer Porto isolément de sa périphérie. Cette prise de conscience a mis en évidence le besoin de consolider la nouvelle échelle de la ville, et de définir une structure urbaine sur laquelle l'agglomération de Porto pouvait se développer et se complexifier.

Initié comme un « ouvrage d'ingénierie en transports et chemins de fer », la complexité des opportunités portées, dans ce contexte, par un projet de métro, a donc vite fait de lui conférer un statut de « projet urbain global », dans lequel l'architecture occupait une place essentielle. Cette décision ambitieuse l'est d'autant plus par le fait que le Portugal n'avait pas de tradition de travaux à une telle échelle, et donc peu d'expériences sur lesquelles se baser pour entreprendre ce qui serait un des plus grands chantiers d'Europe. C'est pourquoi les autorités ont pris le temps nécessaire pour mener les débats, reportant le début des travaux en 1999.

Pour devenir cette nouvelle « colonne vertébrale » de l'aire métropolitaine, le projet du métro de Porto devait aborder simultanément les questions de l'infrastructure et de l'espace public. L'entreprise en charge du projet fait donc le choix d'intégrer dans le projet une équipe pluridisciplinaire chargée de guider la prise de décision, impliquant des experts de tous horizons, que ce soit pour la planification des transports, le génie civil, l'architecture, l'urbanisme, le paysagisme ou encore les relations publiques.

L'architecte Eduardo Souto de Moura, désigné pour diriger et coordonner le projet, a souhaité s'entourer d'une équipe de plusieurs architectes, pour travailler conjointement à l'élaboration d'une identité unique pour l'ensemble du projet de métro de Porto. Les différents architectes ont utilisé un langage commun, tout en restant les auteurs respectifs des

différentes stations, traitées individuellement. Ainsi, malgré la diversité des territoires et des paysages traversés, que ce soit le cœur historique de Porto (classé Patrimoine mondial culturel de l'Unesco et nécessitant donc des précautions particulières) ou les banlieues, le Metro do Porto a su s'adapter aux divers contextes grâce à un langage architectural cohérent mais flexible, aussi bien au niveau du design des stations que des modes d'accès, du traitement de la lumière ou du mobilier. Contrairement à ce que le terme métro laisse penser, le réseau circule essentiellement en surface et exclusivement en site propre. Il ne plonge en effet sous terre que lorsque les conditions, notamment topographiques, ne permettaient pas un aménagement en surface. Dans un jeu d'adaptation mutuelle, le métro et la ville se sont incorporés l'un à l'autre : les rues, les places, les stationnements, les ponts et les viaducs, les espaces verts et les sentiers ont été repensés lors de la conception du métro. Par ailleurs, 24 parkings ont été aménagés à proximité de gares de la périphérie, permettant ainsi de désengorger les voies de circulation de la ville des trajets vers le lieu de travail.

Pour favoriser l'usage de la nouvelle infrastructure, les mots d'ordre furent fonctionnalité, accessibilité et maintenance aisée. L'objectif était de proposer une expérience de déplacement satisfaisante et complète, notamment soutenue par une signalétique généreuse et cohérente sur l'ensemble du réseau. Par ailleurs, les architectes ont accordé une attention particulière au sentiment de confort et de sécurité des utilisateurs, notamment en amenant une lumière naturelle jusqu'au cœur de stations souterraines et en étudiant judicieusement les espaces pour permettre un contrôle visuel entre les différentes zones.

Totalisant un investissement de 2,4 milliards d'euros, le Metro do Porto est l'un des plus vastes projets de transport public développés en Europe au cours des dernières années. Réalisée entre 1999 et 2006, la gestion d'un tel projet en un laps de temps aussi court n'aura été rendue possible qu'avec la compréhension et la forte implication des différents maires de la zone métropolitaine de Porto. La limitation des tronçons souterrains et la réutilisation de l'ancien réseau ferroviaire pour une grande partie du réseau en banlieue ont également permis une mise en œuvre rapide et efficace du métro. Sa mise en œuvre fut soutenue par une importante campagne de communication, qui visait à donner une image attractive aux transports

en commun. Ce fut un pari réussi, puisque le métro connaît une forte adhésion des citoyens atteignant aujourd'hui 52 millions d'utilisateurs par an, sur un réseau qui continue encore de s'étendre. En janvier 2011 était inaugurée une septième ligne, étendant le réseau au nord-est de la région.

La conception du métro s'est faite avec un respect maximal et une amélioration des espaces publics de la ville mais, en plus de cela, la qualité architecturale des nouvelles stations leur confère ce statut d'espaces publics à part entière dans la ville, accueillant même occasionnellement divers événements culturels tels que des concerts ou des pièces de théâtre. Le métro de Porto a donc non seulement modifié la structure de la ville, mais aussi transformé le mode de vie des Portugais. Pour autant, l'intégration de chaque projet dans son contexte a été faite de telle sorte que ces grandes interventions sont presque imperceptibles pour ceux qui n'ont pas connu la ville avant le projet. Le Metro do Porto est presque naturellement devenu un symbole identitaire de la Grande Aire métropolitaine de Porto.

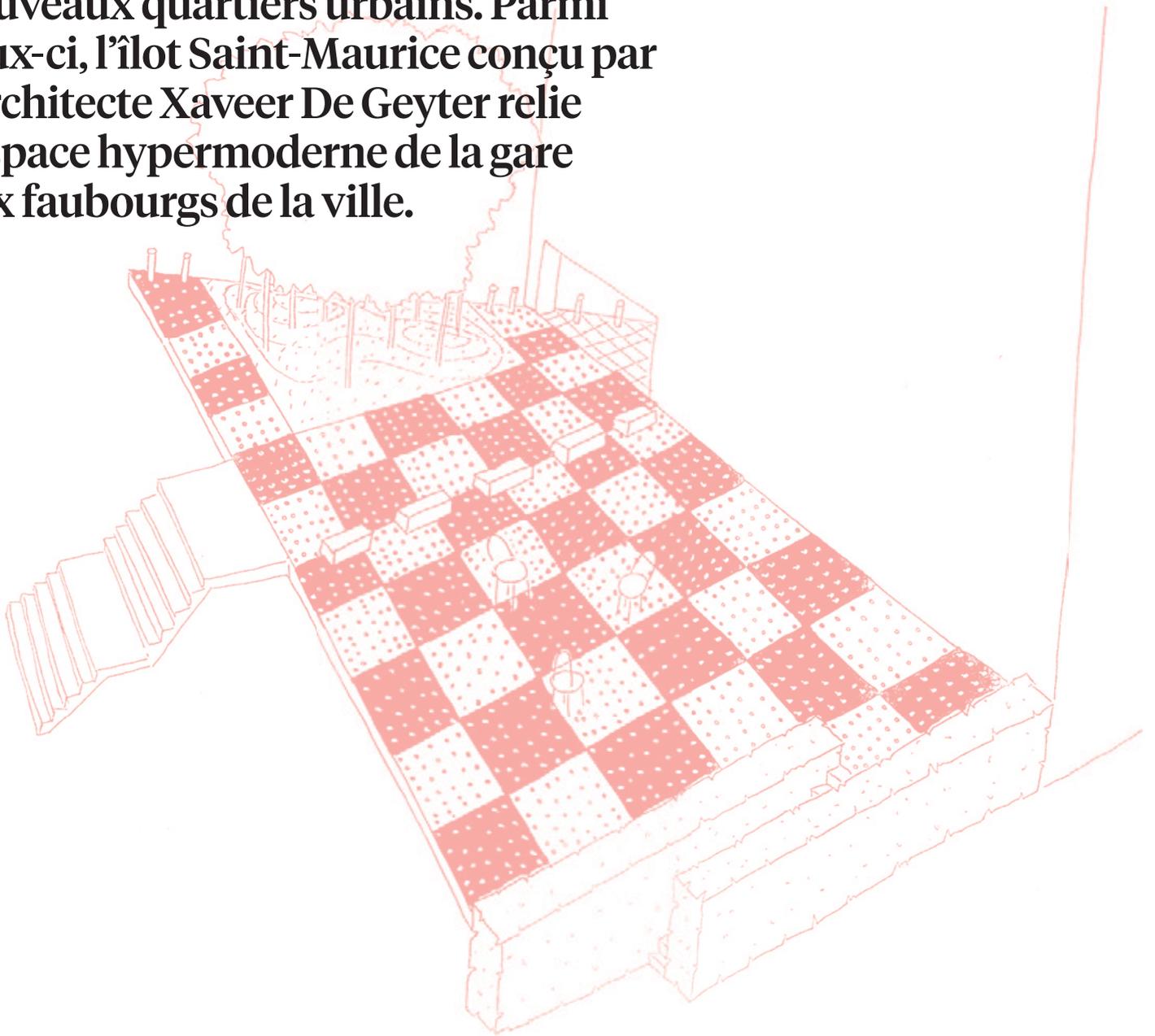
**Dans un jeu d'adaptation mutuelle, le métro et la ville se sont incorporés l'un à l'autre : les rues, les places, les stationnements, les ponts et les viaducs, les espaces verts et les sentiers ont été repensés lors de la conception du métro.**

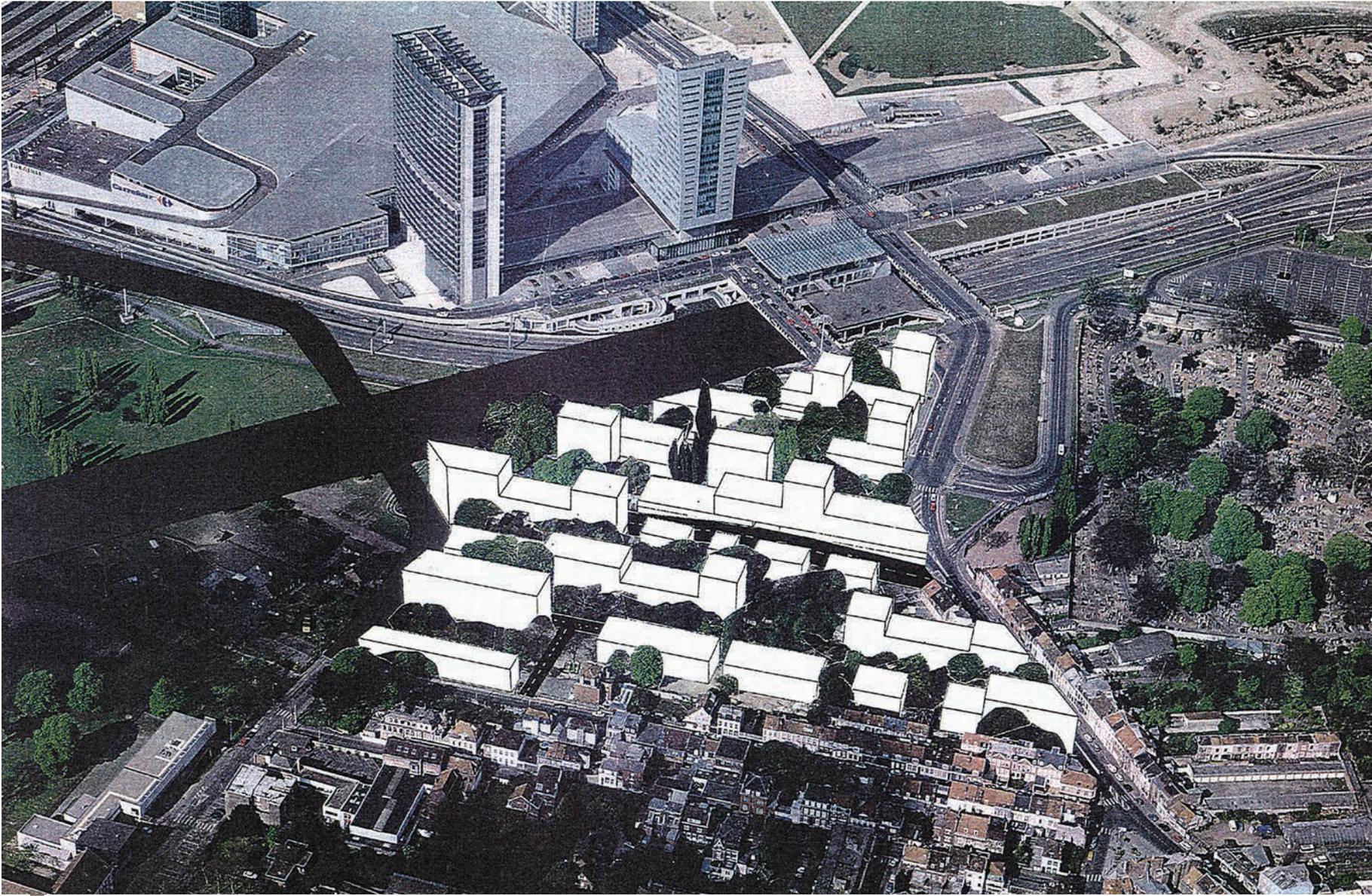
LILLE

# ÎLOT SAINT-MAURICE

XAVEER DE GEYTER ARCHITECTS

La connexion au réseau TGV aura été l'occasion pour Lille de se faire une place dans le réseau des métropoles européennes, mais aussi de réaffecter un ensemble de sites adjacents aux chemins de fer pour en faire de nouveaux quartiers urbains. Parmi ceux-ci, l'îlot Saint-Maurice conçu par l'architecte Xaveer De Geyter relie l'espace hypermoderne de la gare aux faubourgs de la ville.

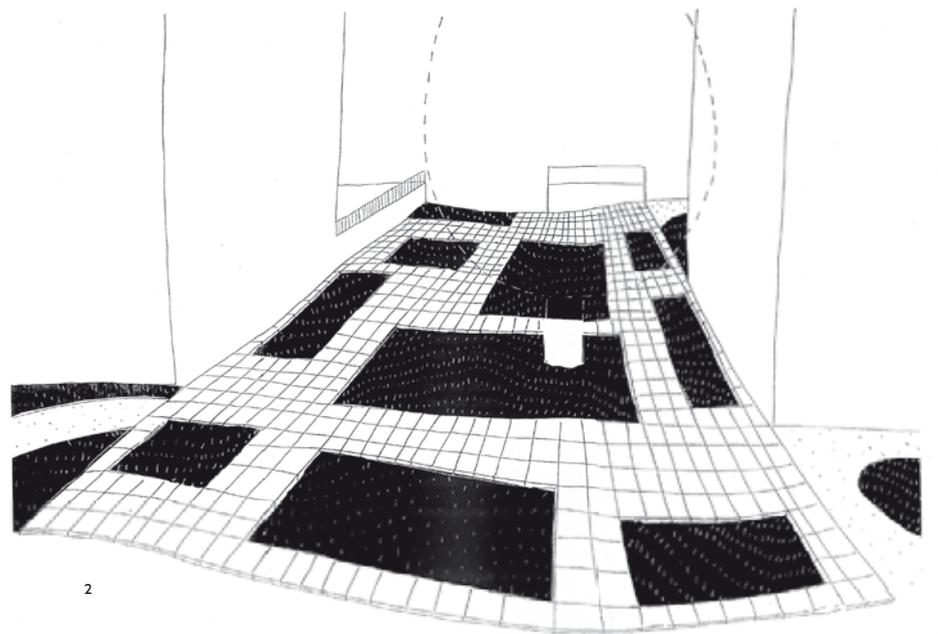




1

1  
L'architecte Xaveer De Geyter a imaginé une série de constructions agencées en bandes parallèles, qui s'inscrivent dans le prolongement du tissu urbain.

2  
Croquis. Les espaces publics, mêlant urbanité et intimité, tissent le lien entre le complexe Euralille et les faubourgs adjacents.



2

À partir de 1987, Lille a saisi l'opportunité de l'arrivée imminente du TGV pour se démarquer en tant que nouvelle centralité entre Londres, Bruxelles et Paris. Le projet Euralille est alors mis sur pied, sa mise en œuvre sera assurée par la Société anonyme d'économie mixte (SAEM) Euralille, créée en 1990. À deux pas du centre historique, un gigantesque conglomérat de 740 000 m<sup>2</sup> voit le jour, réunissant la nouvelle gare TGV avec des bureaux, un grand centre commercial, des équipements, mais aussi de grands espaces publics et du logement. Le projet, conçu par OMA, sera achevé en 1994. Dans les environs de la gare TGV a émergé une ville nouvelle. Après Euralille 1, Euralille 2 est aujourd'hui en chantier alors que des projets sont déjà à l'étude pour Euralille 3. Le résultat est une ville empreinte de dualité : d'un côté l'ancien centre ville et de l'autre une ville hypermoderne avec ses tours et ses façades en verre étincelantes.

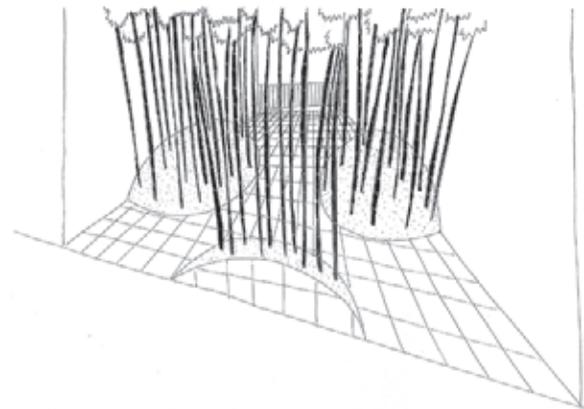
C'est notamment dans le but de relier ces deux parties de la ville que le projet de l'îlot Saint-Maurice voit le jour. En bordure d'Euralille, le bureau d'architectes bruxellois de Xaveer De Geyter a construit ce nouveau quartier qui relie pour la première fois la ville ancienne à la ville nouvelle. Xaveer De Geyter a conçu une série de constructions qui se succèdent en bandes parallèles. Ces bandes prolongent le tissu urbain avoisinant, et la position des bâtiments sur ces bandes a été déterminée en fonction des arbres existants sur le site. Les bâtiments abritent des logements, des ateliers, des bureaux et des magasins.

Le terrain vallonné a été exploité pour donner accès à plusieurs étages, de manière à rendre directement accessibles tous les magasins, habitats et parkings. La topographie, la déclivité naturelle du terrain, deviennent un élément d'organisation de l'ensemble des immeubles,

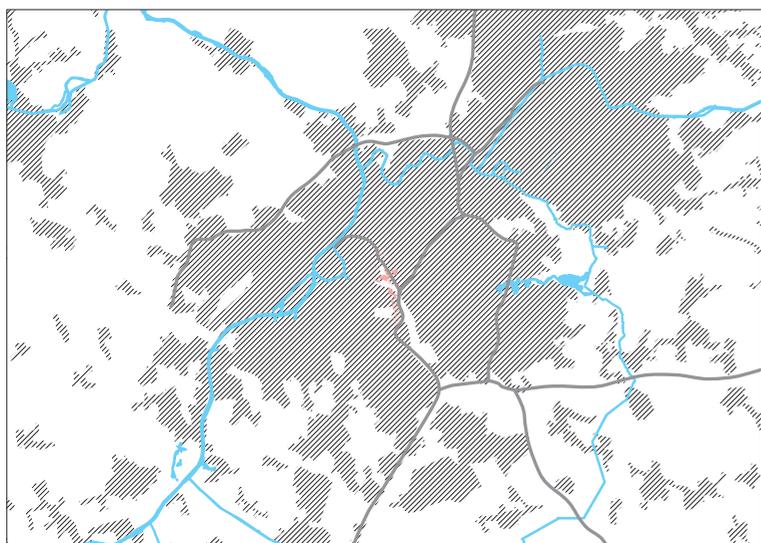
dont le rapport au sol a été pensé en vue de créer un quartier perméable, agréable à traverser. Les espaces verts ont été séquencés de sorte à offrir différentes circulations possibles et différentes sensations. L'occupation très dense du quartier est compensée par ce réseau d'espaces publics éparpillés entre les bâtiments et par des toitures-terrasses et jardins suspendus accessibles à tous et offrant une vue sur les tours d'Euralille.

L'îlot Saint-Maurice est devenu un nouveau quartier vivant de la métropole lilloise. Mais ce projet ne forme qu'une étape d'un processus de longue haleine, qui se prolonge encore aujourd'hui. Sur le long terme, le projet Euralille ne s'est donc pas limité à la seule construction d'une gare TGV et d'un centre d'affaires adjacent, mais s'est affirmé comme une véritable entreprise de restructuration de la ville autour de la gare TGV, intégrant au maximum la mobilité rapide dans le tissu urbain.

**L'occupation très dense du quartier est compensée par ce réseau d'espaces publics éparpillés entre les bâtiments et par des toitures-terrasses et jardins suspendus accessibles à tous et offrant une vue sur les tours d'Euralille.**



3



# Vers un laboratoire pour la ville européenne

## **44 PROJETS, CINQ DÉFIS**

**44 projets pour cinq défis.** À l'instar de tout classement, cette organisation autour de cinq grands questionnements a nécessairement ses limites. La sélection de 44 projets vient illustrer la façon dont des transformations architecturales et urbaines ciblées, originales et politiquement encadrées peuvent apporter une réponse aux principaux défis sociaux contemporains de la ville européenne. Il va de soi qu'il ne s'agit pas là de l'unique lecture possible des projets proposés. La subdivision rigide présente le grand avantage de préciser chacun des défis et les opportunités de réponses mais laisse, de fait, en arrière-plan le caractère transversal et complexe des politiques et des transformations urbaines.

Un exemple clair en est l'enfouissement d'une artère de circulation à Bâle qui conduit à la construction du complexe de logement Volta Mitte. Un projet de logement, qui à première vue répond à une nécessité de diversification typologique, trouve son origine dans la formulation d'une réponse à un autre besoin, celui d'intégrer les infrastructures dans la ville. Un projet cohérent unique intègre gestion de la mobilité, travaux d'infrastructure, urbanisme et architecture. À Leyde, la reconversion de l'ancien site industriel de la Meelfabriek a pansé une blessure dans la ville tout en

formant un nouveau quartier qui relance l'économie locale. La réintégration d'infrastructures de transports génère des espaces publics urbains de qualité et permet le développement viable de petits commerces, comme le démontre Im Viadukt à Zurich. Le succès de ce dernier projet est néanmoins étroitement lié à la transformation cohérente de l'environnement direct : tout comme l'amélioration de l'accès à la gare de Hardbrücke, il s'agit d'un élément central à la transformation progressive de l'ensemble du quartier de Zürich-West. Les échelles du bâtiment, du quartier et de la ville sont tout autant indissociables dans le cas de la Casa da Musica, qui n'aurait jamais eu le même impact si elle n'avait été reliée à l'aire métropolitaine par le nouveau Metro do Porto, ou dans le cas de la reconversion à grande échelle de l'île de Nantes qui dépend considérablement de projets à petite échelle comme l'École d'architecture. La qualité architecturale d'un tel projet rend concrètes et tangibles les ambitions du plan-guide général pour l'île. Dans chaque ville, ces projets sont tour à tour les éléments d'un équilibre audacieux mais mûrement pensé entre préservation de la qualité du tissu urbain existant et adaptation de la ville à l'évolution des besoins et usages.

## **UNE NOUVELLE PRATIQUE URBANISTIQUE**

Le plan-guide pour l'île de Nantes témoigne encore d'une autre évolution. Le fait que la politique urbaine soit un exercice continu d'équilibre, dans lequel le nombre d'intéressés est grandissant et les relations de plus en plus complexes, se traduit par de nouvelles pratiques

de l'urbanisme. Bien que la planification comme cadre législatif (réglementations urbanistiques, etc.) persiste, les instruments urbanistiques classiques comme les plans d'affectation du sol ne sont plus à la hauteur de « l'activation » de la ville. Les projets rassemblés dans cet ouvrage témoignent également de visions différentes de cette nouvelle pratique de planification. Le suivi du plan-guide à Nantes a été confié pendant dix ans à Alexandre Chemetoff, un rôle auparavant réservé aux autorités. Un autre exemple est la PWG Stiftung à Zurich qui, avec un comité de quartier, a organisé un concours d'architecture pour le projet Im Viadukt. PWG est une fondation hybride de la ville de Zurich dont l'objectif est de développer et de commercialiser des logements et des espaces commerciaux abordables. En sa qualité d'opérateur indépendant sans but lucratif, la PWG Stiftung combat une spéculation excessive sur le marché immobilier et assume des tâches d'intérêt public.

Les différentes transformations urbaines rassemblées ici n'esquissent pas simplement la profonde mutation du rôle tenu par l'administration publique : si plusieurs des exemples sélectionnés ont seulement pu être réalisés, c'est bien grâce au développement d'une vision concrète dans laquelle les acteurs publics et privés assumaient leurs propres responsabilités. De la même façon, pour un aboutissement des ambitions individuelles de chacune des parties, il convenait également d'élaborer une stratégie de développement réfléchi et équilibrée faisant concorder les divers intérêts : le développement de la ville pour les autorités, la valorisation des biens pour les propriétaires, la rentabilité des

entreprises pour les investisseurs et un espace de qualité pour les citoyens. Malgré la difficulté de réunir autour d'un même projet de transformation ces volontés divergentes, la tâche est devenue, au cours des dernières décennies, l'une des expertises les plus précieuses de la pratique urbanistique européenne, alors qu'elle avait pendant longtemps paralysé le développement de certains quartiers comme à Zurich ou Hambourg. C'est précisément en surmontant ces conflits que les deux villes ont même pu obtenir des résultats dépassant les attentes des parties individuelles et des citoyens.

## **ÉCHANGE DE CONNAISSANCES, DÉBAT PUBLIC ET TRANSFORMATION URBAINE**

Les institutions culturelles d'architecture font partie des nouveaux acteurs majeurs de la réalisation de la ville. Depuis les années 1980, un grand nombre de ces institutions a vu le jour dans différentes villes européennes. Ainsi, la création du Nederlands Architectuurinstituut (NAi) à Rotterdam a stimulé la revitalisation de l'architecture néerlandaise. Une institution comme le NAi n'est pas seulement un musée mais encourage également la réflexion, l'innovation et le débat sur l'architecture. Il s'agit d'un lieu de rencontre et d'une plate-forme où des experts, des responsables politiques et des citoyens peuvent se rencontrer pour se pencher sur l'avenir de la conception spatiale, de la ville et de l'Europe urbaine. Grâce à un échange constant entre l'expertise et la pratique locales et internationales, de tels instituts d'architecture alimentent le projet urbanistique et la politique urbaine. Le débat sur l'architecture, sur les

défis sociaux, sur le sens de la ville se voit attribuer une place fixe dans l'espace public grâce à ces centres.

Au Nord de l'Europe encore, l'initiative Copenhagen X du DAC (centre d'architecture danois) a pour but de faciliter et diffuser des informations sur le développement urbain de la capitale. Pour ce faire, l'institution offre des présentations numériques des développements de la capitale via son site internet, édite un guide annuel sur l'architecture contemporaine, organise des excursions ainsi que des débats et réunions d'information pour instaurer un dialogue entre citoyens et professionnels de l'architecture et de l'urbanisme.

Un autre exemple est le rôle joué par le centre d'architecture Arc-en-rêve dans la réflexion et la réalisation de la transformation de Bordeaux. C'est par cela que l'aménagement du réseau de tramways a pu devenir un ambitieux projet urbanistique et politique capable d'inspirer toute la ville. Dans le cadre de ce projet et d'autres, le rôle d'Arc-en-rêve n'était nullement celui de porte-parole ou de bureau de communication des autorités. Au contraire, l'institut d'architecture s'est positionné comme partenaire critique et constructif dans le débat sur l'avenir de la ville. L'institution est financée par les autorités urbaines mais dispose toutefois d'une autonomie en ce qui concerne sa programmation et son contenu. Pour les autorités, il s'agit d'un interlocuteur à la fois indépendant et engagé : un acteur qui participe activement à la conception et l'élaboration de la transformation de l'agglomération urbaine. En réunissant l'expertise et les responsables politiques locaux et internationaux dans des débats et expositions, ou en

permettant à des concepteurs de développer des visions pour l'avenir de lieux clés, Arc-en-rêve permet de préciser les défis, les opportunités et les axes de développement. Le centre architectural stimule, via un débat de qualité, tant la participation des citoyens au développement de la ville que les idées et la connaissance de ceux impliqués professionnellement dans le projet.

En France toujours, le pavillon de l'Arsenal à Paris occupe une position et une fonction similaires. Son rôle dans le débat sur la densification de la métropole parisienne en est le meilleur exemple. Alors qu'une densification durable rend également inévitable la construction en hauteur, les tours d'habitation ont une très mauvaise réputation tant auprès de l'opinion publique que des politiciens. Afin de développer une opinion plus équilibrée des risques et potentialités de ce type de bâtiment, le pavillon de l'Arsenal a organisé une grande exposition sur ce thème. Celle-ci présentait des possibilités et stratégies inattendues pour densifier la ville, et fournissait aux citoyens, concepteurs et politiciens de nouvelles idées et de nouvelles possibilités de développement. L'exposition fut un des éléments déterminants pour la décision de permettre la construction de tours d'habitation jusqu'à 50 m de hauteur.

## **CONSTRUIRE BRUXELLES, AUJOURD'HUI ET DEMAIN**

La Région de Bruxelles-Capitale est aujourd'hui confrontée à des défis majeurs qui se traduiront par d'importantes transformations sociales, économiques, culturelles et spatiales. Dans son accord de

**gouvernement, la majorité politique bruxelloise cite les cinq défis urbains que cet ouvrage fixe comme priorités. Les dirigeants bruxellois comme les citoyens sont conscients que les choix majeurs qui s'imposent détermineront également le visage et la qualité de la Bruxelles du futur. En d'autres termes, incontestablement, la ville se transformera. La tâche consiste à adapter cette transformation aux qualités du tissu urbain existant, et à utiliser chaque réponse apportée aux défis sociaux comme élément de construction de la ville du futur.**

**Au cours des années à venir, l'architecture et l'urbanisme ne cesseront donc de se développer en tant qu'outil politique essentiel. Cet intérêt croissant a été préparé ces dernières années par le gouvernement de la Région bruxelloise. Avec la création de l'Agence de développement territorial (ADT) en 2008, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de développer sa capacité de coordination des processus complexes de transformation urbaine. Partenaire complémentaire de l'administration de l'Aménagement du territoire et du logement, l'Agence de développement territorial doit centraliser les connaissances des sites et de leurs enjeux ainsi que l'expertise, afin de faire concorder différents intérêts au sein d'un projet stratégique. Toujours dans cette même volonté fédératrice, la fonction de Maître-architecte, créé par la Région de Bruxelles-Capitale, assiste les maîtres d'ouvrage publics afin de garantir tant la qualité architecturale et urbanistique des projets de construction que le respect de bonnes procédures en matière de marché public. Ainsi, l'architecture de qualité comme instrument de réalisation de la ville est l'une des priorités**

de l'agenda. Le projet de Maison de l'urbanisme peut également devenir un institut clé qui, via des expositions, des débats publics, des conférences et le développement d'une vision de qualité, ancrera la transformation de la ville en tant que thème essentiel du débat urbain. D'autre part, l'organisation annuelle d'ateliers, sous forme de master class, prévoit l'implication d'étudiants en architecture dans le développement d'une base de réflexion sur des processus innovants de planification. Ces initiatives seront mises à la disposition du grand public à travers un site internet afin de pérenniser les échanges des savoirs qui caractérisent le programme Construire Bruxelles.

L'explosion démographique, le besoin accru d'équipements publics, de stimulation et de dynamisation de nouvelles économies urbaines, ainsi que les questions de la mobilité et de la nouvelle géographie de la ville sont particulièrement manifestes à Bruxelles. Ces questions sociales, économiques et culturelles convergent de façon exemplaire et imposent des réponses ambitieuses. Mais il faut également reconnaître la spécificité, les forces et les faiblesses de la transformation urbaine bruxelloise. S'il a été démontré qu'une force du modèle de développement bruxellois réside dans la transformation qualitative et participative au niveau local par les contrats de quartier — un modèle qui fait exemple à travers l'Europe — la nouvelle dynamique sociale nous oblige à transposer cette force à l'échelle de toute la région. Avec ses nouveaux instruments politiques et ses nouvelles exigences, Bruxelles dispose des éléments nécessaires à la réalisation d'une transformation urbaine ambitieuse mais équilibrée.

**Pour valoriser son potentiel social et économique propre, Bruxelles a besoin d'une dynamique de développement contextualisée et évolutive. S'il s'agit de ne pas subir les évolutions et les transitions sociales qui arrivent mais de les inscrire dans un projet urbain, il importe de dépasser tant les traumatismes de la transformation urbaine d'après-guerre que le dogme de la reconstruction de la ville européenne, qui y réagit de manière viscérale en idéalisant un modèle de ville ne suffisant plus aux enjeux nouveaux. L'ensemble des questions et des défis deviendra alors une opportunité inespérée de transformer la ville pour lui donner des qualités nouvelles. Et ce, non par une nouvelle vague de projets destructeurs mais avec un projet ambitieux et partagé, porteur des différentes dynamiques sociales.**

**Forte des exemples européens réunis, Bruxelles est en mesure de trouver les solutions à ses propres problèmes, d'initier de nouvelles approches en matière de transformation urbaines, pour devenir à son tour un véritable précurseur dans le domaine et rendre à l'Europe l'inspiration qu'elle a reçue. Bruxelles peut aujourd'hui saisir cette chance et jouer un rôle moteur en tant que laboratoire pour la ville européenne du XXI<sup>e</sup> siècle. Le programme Construire Bruxelles espère y contribuer.**