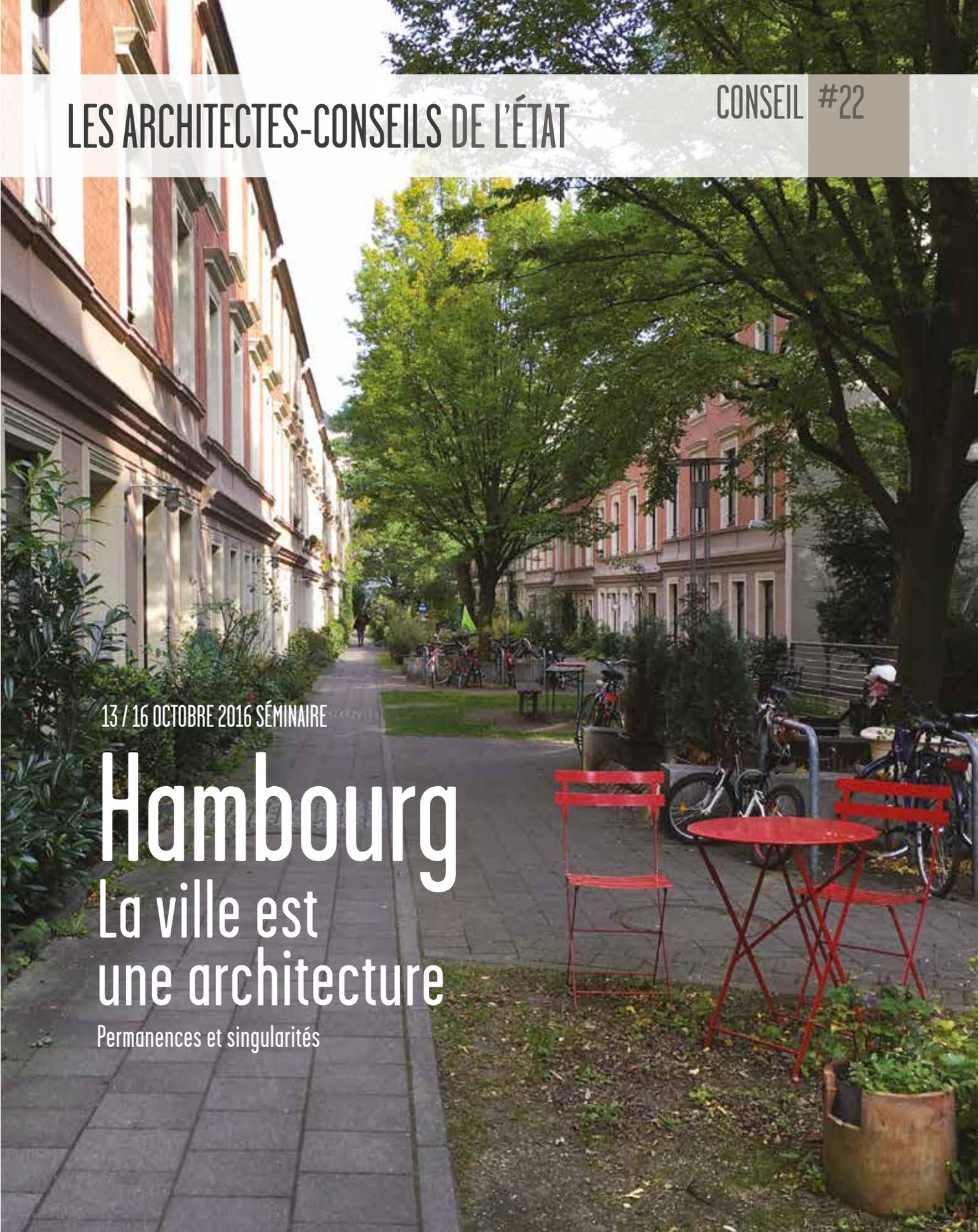


13 / 16 OCTOBRE 2016 SÉMINAIRE

# Hambourg

La ville est  
une architecture

Permanences et singularités





## HAMBOURG

### LA VILLE EST UNE ARCHITECTURE

#### Permanences et singularités

Séminaire à Hambourg  
Du 13 au 16 octobre 2016

Corps des architectes-conseils de l'État  
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer  
Ministère du Logement et de l'Habitat durable  
Ministère de la Culture et de la Communication

Actes publiés en avril 2017



# LES AUTEURS ET LES ACTEURS

Cet ouvrage *Hambourg, la ville est une architecture* est le vingt-deuxième de la série Conseil, restituant la teneur des séminaires annuels des architectes-conseils de l'État. Il est consacré au séminaire des architectes-conseils de l'État qui s'est déroulé à Hambourg du 13 au 16 octobre 2016.

Il est publié à l'initiative du Corps des architectes-conseils de l'État, avec le concours de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, du ministère du Logement et de l'Habitat durable et de la Direction générale des Patrimoines du ministère de la Culture et de la Communication.

La responsabilité éditoriale incombe au bureau du Corps des architectes-conseils de l'État élu pour l'exercice 2016, composé de :

- Alain Gignoux, président,
- Christine Rousselot, première directrice,
- Jean-Luc Hesters, second directeur,
- Philippe Chamblas, secrétaire général,
- Christine Désert, trésorière
- Agnès Lambot,
- Catherine Lauvergeat,
- Stéphane Rouault,
- Jean-Christophe Tougeron.

La coordination éditoriale et le contenu rédactionnel de ce numéro ont été assurés par Olivier Namias, journaliste et critique en architecture, avec les apports de Soline Nivet, enseignante et critique en architecture et Pascale Joffroy, architecte et journaliste d'architecture.

Le bureau remercie vivement tous les participants à ce séminaire et en particulier :

- les représentants des ministères :
- Hélène Fernandez, sous-directrice de l'architecture, de la qualité de la construction et du cadre de vie (MCC),
- Catherine Bergeal, représentant le directeur de la DGALN (METL/MEED),

- Florence Macé représentant la sous-direction de la performance de la DGALN,
- Laëtitia Mantzarias-Conreaux représentant la sous-direction de la qualité du cadre de vie (DGALN/DUHC).

- les conférenciers :

- Hartmut Frank, professeur émérite, ingénieur, architecte
- Bernd Paulowitz, coordinateur au Patrimoine mondial
- Heiko Weissbach, architecte et guide-conférencier

... ainsi que tous les architectes-conseils qui ont bien voulu lui confier leurs textes, dessins et photos reproduits dans ce numéro.

Alain Gignoux, Philippe Chamblas et Jean-Luc Hesters ont assuré la mise en œuvre du présent document.

La maquette et la mise en page de cet ouvrage ont été réalisées par Cécile Renaut du cabinet Inspiry.

La relecture a été faite par Hélène Geniez.

La version numérique de cet ouvrage est consultable sur le site des architectes-conseils de l'État :

[www.architectes-conseils.fr](http://www.architectes-conseils.fr)

Les textes et les images de ce document sont uniquement destinés à cette publication. Leur reproduction pour d'autres propos est interdite.

Tous droits de reproduction réservés.

© Corps des architectes-conseils de l'État, mars 2017



## INTRODUCTION

- 6 La ville est une architecture. Permanences et singularités, Alain Gignoux, président du Corps des architectes-conseils de l'État

## ATELIERS

- 12 Atelier #1 L'espace public comme forme urbaine  
16 Restitution et point de vue de l'atelier #1, Soline Nivet  
24 Atelier #2 Développement durable et forme urbaine  
28 Restitution et point de vue de l'atelier #2, Olivier Namias  
34 Atelier #3 Permanence et mutabilité de la forme urbaine  
38 Restitution et point de vue de l'atelier #3, Pascale Joffroy

## CONFÉRENCES

- 46 Hambourg, destinées urbaines, Hartmut Frank  
50 Hambourg face à son patrimoine, Bernd Paulowitz

## ATLAS DES QUARTIERS VISITÉS

## RÉACTIONS POST-SÉMINAIRE

- 66 Une ville européenne, Jean-Paul Scalabre, Architecte-conseil de l'État DDT Puy de Dôme (63)  
70 La forme urbaine durable, leurre ou futur, Michel Roy, Architecte-conseil de l'État DDTM Gard (30)  
73 Une ville puissante, Florence Crépu, Architecte-conseil de l'État DDT Nord (59)  
74 Cœurs de villes, cœurs de bourg et centralités, Francis Nordemann, Architecte-conseil de l'État DDT Essonne (91)  
78 Logement : un problème de taille, David Jouquand, Architecte-conseil de l'État DDT Haute-Saône (70)  
82 Stratégies hambourgeoises, Stéphane Barriquand, Architecte-conseil de l'État DDT Doubs (25)  
84 10 enseignements de Hambourg, Andréas Christo-Foroux, Architecte-conseil de l'État DDTM Aude (11)  
88 Hambourg et le piéton, ou les réflexions d'un marcheur, Patrick Céleste, Architecte-conseil de l'État DDTM NPDC (62)  
90 L'Hanséatique en rail et briques, Catherine Lauvergeat, Architecte-conseil de l'État DDTM Somme (80)  
91 Croquis, Gérard Lancereau, Architecte-conseil de l'État DDT des Yvelines (78) et DREIA-UDEA (75)  
93 Marseille, géographie urbaine et usages comme outils de l'architecture, Christine Rousselot, première directrice du Corps des ACE

## ANNEXES

- 96 Conférenciers  
98 Programme du séminaire  
99 Fritz Schumacher (1869-1947) Hambourg et Cologne, Hartmut Frank  
100 Bibliographie & copyright





Le sujet de ce séminaire, c'est la ville physique comme réalité construite. La « ville » s'entendant ici depuis le hameau jusqu'à la métropole, sous toutes ses formes. Où que nous intervenions, nos missions de conseils sont concernées au quotidien par cette réalité construite de « ville » en mutations : elle en est soit le contexte inévitable, soit le sujet lui-même avec les projets urbains.

## LA VILLE COMME FORME URBAINE : UNE ABSENCE ?

Ce sont, pour l'essentiel, huit années de conseils au contact permanent du renouvellement urbain à différentes échelles (ANRU, PNRQAD...) qui, de conserve avec l'arpentage inlassable des villes que je pratique comme tout architecte, ont motivé, lors de notre AG d'avril 2016, la proposition de ce sujet de séminaire : la ville comme architecture, les formes urbaines telles que construites « dans la vraie vie ».

D'un côté, l'on n'a jamais autant étudié et parlé de territoires, d'aménagement (en une incessante recherche de « nouveaux modèles »). Conférences, colloques, débats, congrès, publications, médailles... et ce, par institutions, clubs, groupes de travail, associations... interposés, prolifèrent en une effervescence sans aucun doute nécessaire. D'innombrables objectifs très légitimes (politiques, sociaux, participatifs, économiques, énergétiques, mobilitaires, paysagistiques, écologiques...) s'y croisent, en de répétitives armadas parfois très convenues, appuyés par leurs discours d'intentions.

D'un autre côté, l'attention se focalise sur les édifices, à bon escient sur leurs performances d'objets construits toujours plus vertueux, mais aussi « innovants » par obligation, parfois formellement surinvestis comme icônes d'une juste cause dévoyée de son honnêteté environnementale, voire instrumentalisés par la « com ».

Et entre ces deux échelles où l'on se bouscule, le constat d'une quasi absence : celle de la ville physique, revendiquée et dessinée comme **forme urbaine**, à l'échelle du quartier et de l'assemblage de quartiers. De cette absence peuvent résulter, à titre d'exemple, des « quartiers à vocation métropolitaine »

dont des métaphores séduisantes constituaient l'argumentaire, mais dont la réalité construite, sur le terrain, se révèle cruellement décevante et paradoxalement contre-productive au plan environnemental. Ce dont on parle trop peu.

Or les formes urbaines sont directement ou implicitement concernées dans nombre de nos missions : rénovation urbaine sous toutes ses formes, centres-bourgs en déshérence, extensions d'urbanisation, PLU, PLUI et OAP... : de forts enjeux concrets, environnementaux ou durables au sens large, entre échecs ou réussites.

Ce sujet désinvesti recèle un **énorme potentiel d'efficacité environnementale**, pour peu que l'on veuille bien mesurer les choses, les comparer rationnellement sans s'encombrer de subjectivité esthétique : une gestion savante et environnementalement vertueuse de la compacité urbaine, dont de bons exemples nous entourent, pour peu qu'on les voie.

À l'échelle locale, la ville durable, compacte, se joue, au-delà des mots, dans **la manière** de penser et **fabriquer** les formes urbaines. Les électeurs n'aiment pas la densité ? Pour accompagner le nécessaire courage politique que cela implique, les architectes-conseils que nous sommes doivent connaître ces formes urbaines, leur potentiel de réinterprétation, pour argumenter, suggérer ou convaincre.

## LA VILLE, UNE ARCHITECTURE ?

Tout comme l'architecture n'est pas la simple adjonction de ses innombrables composants (sociaux, programmatiques, constructifs, environnementaux...), la ville n'est pas l'adjonction de composants analogues, non plus qu'une accumulation de bâtiments-objets.

Tout comme l'architecture, la ville est, devrait être, **une mécanique spatiale** avérée, savante mais simple, dimensionnée, tracée, frugale et ingénieuse, économe, maîtrisant la mutabilité de ses occupations, les relations public/privé, l'intimité, l'affichage, et tous autres usages : un support, un contenant pour des contenus qui s'avèrent divers et variables, arbitrant vides et pleins.

La ville, considérée comme forme urbaine au service de ses habitants, recourt à des savoirs, des savoir-faire, des outils, des symboles, des responsabilités... : une manière d'architecture, donc.

Plus précisément, la forme urbaine pourrait se voir comme une rationalité à deux étages dont les **critères dépendent de seules nécessités** (usages, économie, lisibilité...) :

- celui de la pertinence et de l'efficacité de sa « structure » accueillante, avec toujours un bon rendement économique : c'est l'enjeu notamment des tracés et du potentiel de mutabilité  
- celui de la manière de prédire/inciter le bon positionnement du contenu au regard des arbitrages public/privé : ici telle ou telle déclinaison du bâti selon son rendement en termes de commodités, là un square... ou l'inverse.

*« Donnez-nous à dessiner de belles armoires, vous y mettrez le linge que vous voudrez »*



→ Gerhard Richter,  
SFMOMA

Cet aphorisme de l'architecte Paul Herbé nous parle de la constance de l'architecture de l'édifice au bénéfice de l'imprévisibilité/liberté de ses usages qui, dans le fond, ne regardent que ses habitants successifs au fil du temps.

À Hambourg, il a été proposé de transposer cet aphorisme à l'échelle de la ville considérée comme une architecture au bénéfice de sa permanence : une « belle » structure spatiale, bien constituée, disposée à accueillir aussi commodément et longtemps que possible tous les programmes « que vous voudrez ». Le théâtre de la vie des hommes, social, économique etc., peut s'y dérouler, indépendamment de nos présupposés : heurs et malheurs, naissances, déchéances, renaissances...

## PERMANENCES ET SINGULARITÉS

On pourrait considérer que bien des villes qui s'offrent à nos pas, Porto, Hambourg, Seattle, Lille, Paris, Budapest, Gênes... sont de la ville « ordinaire », donc permanente, dans un contexte « extraordinaire » car singulier. Ordinaire au sens où, pour le promeneur, il s'agit bien de textures urbaines familières, articulant savamment et indissociablement vides et pleins, privé et public, avants et arrières, rez-de-chaussée et étages... qui, de Stockholm à Séville, leur confèrent cette nécessaire « permanence » au gré des mutations imprévisibles du monde. Et ces mêmes textures



→ Alberola,  
Palais de Tokyo 2016

cousines (rues, îlots dont le bâti s'aligne peu ou prou...), au service de nécessités cousines, perdurent, se confrontent et s'accordent, souvent avec ingéniosité, à chacune des infinies spécificités topographiques, géographiques...

Nombreux sont les villes ou villages attachants (tout le monde s'y retrouve), « ordinaires » au fond. Leurs formes urbaines se sont constituées sur un strict rapport nécessités/contraintes locales, sans considérations paysagères ou picturales. Ce qui n'empêchera en rien Stendhal de se ravir de voir à Grenoble une montagne au bout de chaque rue. Rues dont ce n'était pas le but : ce n'est pas la montagne qui fait la ville, c'est l'homme.

Permanence des textures et singularités des situations font ainsi que les villes sont souvent analogues sans jamais être les mêmes.

## HAMBOURG

Hambourg, ville-État, un port considérable, l'Elbe, l'Alster, deux lacs, des canaux, des périphéries. **Une ville puissante et poétique**, une grande richesse de textures urbaines (qu'elles soient fortement ou pas du tout concernées par le port). Une

ville-centre reconstruite, de la ville néo-classique, du faubourg. La mythique Speicherstadt au cœur d'une centralité élargie, associant ville-centre historique et HafenCity, gigantesque quartier neuf en pleine construction. Et, plus au sud, les quartiers défavorisés réinvestis par l'IBA 2013.

Une matière première propice à nos réflexions, à la fois géographiquement proche et ouverte à une expression très libre : à regarder les villes de nos voisins, nous voyons mieux les nôtres. C'est à l'échelle du « quartier » (au sens générique de voisinage bâti) que nous avons considéré divers aspects de cette ville. Nulle révérence requise : les « morceaux choisis » l'ont été comme des « exemples » pas nécessairement « exemplaires », un panel d'échantillons significatifs de diverses manières de faire la ville, à comparer au regard de nos expériences. Des quartiers contemporains très différents : Wilhelmsburg Mitte, étrangement revendiqué comme centre urbain de l'IBA 2013 à forte ambition environnementale, Alter Güterbahnhof à Barmbek, un quartier robuste et discret à l'ordinaire sans âge, et HafenCity la médiatique qui arbore l'icône de la philharmonie. Plus ancien : Jarrestad, à la domesticité savante sous



→ Un morceau de ville au stade de la fabrication (Sutro Heights, San Francisco). Tout y est sans avoir eu à l'énoncer :

- le maillage des rues (ici orthogonal) où viendront arbres, stationnement et diverses « mobilités », ce sur une topographie prise telle quelle
- la « nature en ville » : le contact brut avec l'océan, le contact direct du Golden Gate Park (nature plutôt sauvage) avec la rue
- les îlots en attente de « programmation », compacte ou pas (nature chic ou modeste)



→ Le même à l'état constitué mais... pas figé.

la houlette de l'immense Schumacher. Falkenried : le contact entre d'une part une ancienne emprise d'entrepôts pour trams rénovée selon un certain pittoresque contemporain et d'autre part les Terrassen, lanières d'habitat ouvrier ancien fortement réappropriées par une coopérative. Le centre-ville reconstruit face au Binnenalster, avec ses canaux (que vient parfois épouser le métro avec une efficace désinvolture) et ses édifices remarquables, emblématiques comme la Chilehaus ou moins connus, comme l'Opéra. Le tout à débattre.

Il était proposé de regarder la ville simplement pour ce qu'elle est : une chose vécue et pratiquée jour après jour.

## ATELIERS

Les conférences ont été cette année groupées le jeudi, pour consacrer l'essentiel du temps aux visites et aux ateliers qui se sont tenus le samedi après-midi avec restitutions et poursuites des échanges le dimanche matin. Chacun de nos invités journalistes nous fait part, dans ces actes, de son propre point de vue sur l'atelier auquel il a participé.

L'atlas des quartiers visités, inclus dans ces actes, a été construit, assemblé et fourni dans le cadre du programme du séminaire : c'est, ici comme partout ailleurs, un outil nous semble-t-il

indispensable avant de prétendre aborder et interpréter tout morceau de ville.

Les thèmes des ateliers concernaient la forme urbaine sous différentes entrées... mais, comme elle, ces thèmes sont un tout, imbriqué, indissociable.

### Atelier #1 : L'espace public comme forme urbaine

#### Espaces publics ou... surfaces publiques ?

L'espace public est consubstantiel de la forme urbaine : pas de forme urbaine, pas d'espace public ! Sinon, ce n'est que de la surface publique, ce qui incite hélas d'autant plus à la « traiter ». La nature propre de l'espace public ne serait-elle pas d'être vide, donc disponible à toutes libertés d'usage ? Il est aujourd'hui, chez nous, très souvent surinvesti. Financièrement, par un surdosage du « traitement ». Et politiquement, car c'est le seul espace facile sur lequel intervenir avec une forte « visibilité », comme pour exister, pallier le désarroi d'un monde dont la crise nous dépasse. Puisque nous y étions, nous avons regardé Hambourg, ses rues agréables et commodes, avec si peu : beaux arbres, stationnement longitudinal ou en épi, trottoirs tout simples, herbes folles.



## Atelier #2 : Développement durable et forme urbaine

### Un rendement mesurable

Il était proposé de considérer ce sujet sous l'angle écologique, environnemental. Les yeux sont rivés sur les performances énergétiques dites mesurables : isolation, technicité des équipements, numérisation... impliquant essentiellement le bâtiment. Certes. Une question reconnue est bien entendu l'étalement urbain (ajoutons la dispersion). Et la ville « intelligente » ne s'intéresse pas aux formes urbaines. Parlons-en donc factuellement car elles sont un enjeu essentiel en termes « durables ». Un enjeu mesurable quartier par quartier : quelle compacité, quel rendement entre espace public et espace construit, quelle surface de voirie par habitant, quelle imperméabilisation par habitant, quelle surface de façade par habitant, etc. ? Les formes les plus efficaces sont-elles invivables ou attrayantes ? L'IBA 2013, à forte ambition durable, interroge à cet égard...

## Atelier #3 : Permanence et mutabilité de la forme urbaine

### Plotisation ou solidarités

Certaines formes urbaines avèrent une permanence bienveillante qui absorbe sans broncher, au fil du temps long,

les aléas de nos sociétés : une structure solidaire au-delà des permutations de ses composants. Le conscientiser autorise à perpétuer leurs qualités intemporelles : la scène est bien pensée, en réponse rationnelle à d'essentielles et strictes nécessités, et le théâtre de la comédie humaine peut s'y dérouler en une domesticité pérenne. Ne pourrait-on faire la ville sans programme ?

L'appauvrissement induit par ce que j'appellerai une « plotisation » en cours de notre monde (des objets construits posés aléatoirement sur un tapis de sol à injonctions décoratives) est à analyser au regard de ces permanences.

Les politiques de l'État interrogent l'étalement urbain, la compacité urbaine. Dans un contexte d'urgences environnementales, ce séminaire et ces ateliers ont eu pour objet, en suscitant une approche plus factuelle de la forme urbaine, de mettre en évidence l'impact majeur et sous-estimé (car elle échappe aux normalisations/codifications) de ses configurations. Cette approche est, par essence comme par nécessité, interministérielle. Il s'agit de mettre en débat, croiser, stimuler ou conforter nos positionnements, de nourrir les apports efficaces de nos conseils avec l'ambition d'un résultat tangible sur la réalité construite.



Vasco-da-Gama-Platz



A photograph of a modern multi-story building with a brick facade and glass balconies. The building is situated on a city street with trees and a parked car. The text 'Atelier #1' is overlaid on the image.

# Atelier #1

L'espace public comme forme urbaine

# ATELIER 1 L'ESPACE PUBLIC COMME FORME URBAINE

Hambourg, ville-Land, est la deuxième plus grande ville d'Allemagne après Berlin et le premier port du pays. C'est une « ville nature » avec 14 % de surface urbaine occupée par des espaces verts et de détente. Hambourg donne envie de parler d'espace public, de ce qu'il était dans les villes anciennes et de ce qu'il est devenu dans nos cités contemporaines. C'est l'occasion de s'interroger sur la forme qu'il revêt et les moyens qui lui sont accordés selon le contexte dans lequel il s'implante - contexte urbain, périurbain, rural - mais aussi selon les enjeux qu'il soulève : économiques, politiques, symboliques. Poser la question de l'espace public permet de dépasser le cadre restreint dans lequel s'inscrivent les « aménagements » au cas par cas ; l'échelle singulière de ses mises en forme, souvent fragiles et éphémères, soumises aux effets de mode, va souvent à l'encontre des qualités requises pour y inviter civilité, simplicité et solidarité. Ce n'est pas à l'espace public de dicter les pratiques ; il lui revient en revanche de les accueillir, de les stimuler. Devenu outil de communication, ne récuse-t-il pas, par là même, sa fonction originelle ? La crise économique et sociétale que nous traversons ne doit-elle pas être l'opportunité de réaffirmer l'espace public comme forme urbaine ?

## L'espace public, un vide essentiel qui s'élabore par l'édification

L'espace public est le lieu partagé par tous : c'est un lieu de rencontre, de convivialité, d'échange, de flânerie... On y passe, on s'y arrête, on s'y exprime, on s'y réfugie. La ville européenne, de l'Antiquité au XIX<sup>e</sup> siècle, répond aux paradigmes d'une époque et d'une société. L'espace public y sert une cause spécifique avec un pragmatisme fonctionnel évident et une quête cohérente et harmonieuse. Chaque vide est contenu par des édifices ou des dispositifs architecturaux (petits ou grands, publics ou privés, ordinaires ou monumentaux) qu'il sert et dessert. Dimensionnement, orientation, forme, matérialité, ornements sont intrinsèquement dépendants de leur fonction et de leur situation géopolitique. Et c'est précisément cette rationalité, cette attention au contexte, qui traversent le temps et continuent à nous émouvoir. L'espace public originel est ce vide contenu entre les bâtiments, leur silhouette entre nos têtes

et le ciel ; géométriquement réglé, symétrique ou asymétrique, dilaté ou resserré mais toujours en contact avec l'architecture, il n'existe que par cette complicité constante.

## Comment se fabrique la ville aujourd'hui ?

Aujourd'hui, le tissu urbain des villes s'est complexifié ; les besoins sont nombreux, la ville doit se faire vite et répondre aux désirs de masse... échéances électorales obligent. Dans ce contexte urbain, humain et politique, les procédures de ZAC et de lotissement sont les outils d'une efficacité redoutable qui permettent d'étendre « la tache urbaine », au gré des « aménagistes » et des opportunités foncières. Sur le papier, les ZAC sont censées organiser la continuité des villes avec le centre ancien, répondre aux besoins nouveaux dans des logiques de développement durable. Dans la réalité, elles sont constituées de lots ou de macro-lots, juxtaposés dans un plan d'ensemble où les espaces dits « publics » sont eux-mêmes des entités autonomes, à la programmation discutable, à la forme hâtive ou résiduelle et qui sont censés assumer, malgré cela, la lourde tâche d'apporter à l'ensemble un semblant d'âme. Le réveil est difficile : l'espace public peine à créer la convivialité dont parlent élus et concepteurs. En zone rurale, la procédure de lotissement s'impose. Censés assurer les extensions urbaines, ils étendent inexorablement leurs tentacules, grignotant les terres agricoles, s'installant sans lien avec le centre ancien, sans dessein ni dessin d'espace public. Microenvironnement replié sur lui-même, le lotissement est pourtant dépendant, en tout, de l'agglomération urbaine à laquelle il s'accroche. Ici, l'espace public n'est plus nulle part et la voie en cul-de-sac qui irrigue le dispositif urbain ne traduit qu'un seul objectif : affirmer son étanchéité à la ville existante.

## Comment constituer une ville généreuse ?

À coups de ZAC et de lotissements, les règles que nous essayons de mettre en place ne sont peut-être compatibles ni avec l'échelle de nos villes contemporaines, ni avec la déliquescence de nos terroirs ruraux. Notre société aurait-elle perdu le sens de l'espace



public ? Par ailleurs, n'avons-nous pas, au fil du temps, péché par excès ... et à force d'espace public - mégalo, éparpillé, dilaté, dilapidé – n'avons-nous pas perdu l'essentiel... sa raison d'être !

À la ville pérenne dans laquelle les pleins articulent subtilement les vides nécessaires et suffisants, a succédé une ville distendue où la vacuité domine, accueillant une juxtaposition d'objets bâtis et de désirs individuels. Les phénomènes spéculatifs et l'intérêt particulier fabriquent des produits figés qu'aucun projet de société ne vient unifier pour créer un continuum urbain où pourraient s'articuler de véritables espaces à vivre. Le projet urbain se devrait d'organiser les interfaces et proposer une réflexion sur la typologie de l'édifice, un travail des seuils, des parcelles et des îlots. La perte des repères politiques, sociaux, philosophiques... a vidé l'espace public de son sens quotidien au bénéfice de l'aspect purement technique de la circulation, du stationnement, de la sécurité et de la surenchère des panneaux indicateurs et publicitaires. Pourtant, même si les sociétés évoluent, les besoins humains ont-ils tant changé ? Faut-il pour autant se soumettre à la frénésie des nouveautés trop vite obsolètes ? Tracer, découper, bâtir sur la trace des lanières agricoles ou de la ville telle

qu'elle s'est constituée spontanément a autrefois été la règle. Tenir compte des empreintes géographiques, historiques, de la topographie, a longtemps été la base commune et partagée du mode d'installation des villes... Loin de ce bon sens qui comble nos sens, notre société de consommation, d'économie de marché, d'individualisme forcené, n'engendre-t-elle pas des espaces publics pauvres, et pourtant si coûteux car surabondants, surdessinés, suréquipés, sursécurisés, afin de mieux nier notre incapacité à les ouvrir aux riverains, aux « usagers ». Comment faire pour les doter de ce supplément d'âme qui aide à ce que chacun s'y reconnaisse et soit attentif à le partager ?

### Bibliographie

Camillo SITTE, *L'Art de bâtir les villes, L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, coll. Points, Éditions du Seuil, 1889

Nicolas SOULIER, *Reconquérir les rues, exemples à travers le monde*, Éditions Ulmer, 2012

Soline Nivet  
Enseignante, critique en architecture



## Restitution et point de vue de l'atelier #1

Après Porto l'année dernière, je vous remercie chaleureusement de m'avoir à nouveau invitée à partager les visites et les débats de votre séminaire annuel. À Hambourg, notre attention s'est cette année concentrée sur les espaces publics, tant dans leur forme que dans leurs relations aux espaces privés. Dans la plupart des opérations visitées ensemble, les limites de propriété n'étaient pas forcément lisibles et nous pouvions, physiquement, visuellement, « passer à travers » des espaces extérieurs résidentiels. Plus généralement, il nous a semblé que public et privé ne s'y opposaient pas et nous avons pu observer à plusieurs reprises des espaces d'usage collectif sous la responsabilité encadrée du public mais de la propriété du privé. Dès lors, nous nous sommes collectivement interrogés quant à la pertinence - ou non - de rabattre vers la France, celle de vos missions et des projets d'aménagement auxquels vous êtes confrontés, de tels exemples.

Bien sûr, il ne s'agissait pas de « comparer » ce que nous avons vu à Hambourg avec les situations dans lesquelles vous êtes amenés les uns et les autres à intervenir, notamment du point de vue des espaces publics. Plusieurs d'entre vous l'ont rappelé, l'eau est au fondement des espaces publics d'Hambourg, et le grand paysage, la géographie, l'organisation de la ville en balcon sur son port, la majesté des vues lointaines y rendent presque caduques les questions de dessin tant le jeu du « j'aime - j'aime pas » est rendu dérisoire par cette magistrale connexion du proche à la grande géographie. Ce qui ne vous a pas empêchés de porter attention à certains détails, au fait par exemple, qu'à Hambourg, il n'y ait pas d'enrobé. Les rues y sont pavées et les trottoirs dallés : pas de confusion possible entre le trottoir et la chaussée. En France, où ces surfaces sont le plus souvent indifférenciées, on se croit obligé de surajouter des équipements mobiliers pour distinguer les usages.

L'accueil d'HafenCity du point de vue de ses espaces publics fut parmi vous assez contrasté. Tandis que les uns saluaient le confort et la grande générosité de ses grandes cours ouvertes quasi systématiquement connectées au grand paysage, les autres déploraient l'absence de déclinaison des échelles, et que l'idée

d'offrir la grande vue à tout le monde se matérialise parfois dans une forme d'inconfort. À Barmbeck, vous étiez assez d'accord pour déplorer le manque de continuité entre les deux cœurs d'îlots résidentiels presque surdessinés et l'espace (peu investi, c'est le moins que l'on puisse dire) de la place centrale qui n'était au bout du compte que la pièce ôtée d'un découpage en lots-îlots finalement peu généreux et trop introvertis. À Jarrestadt, mais j'y reviendrai, nous avons tous été convaincus par la générosité de la déclinaison des espaces extérieurs, la subtile courbure des voies ; et le plein épanouissement (près d'un siècle plus tard) de son urbanisme végétal. Enfin, drôle d'épisode à Falkenried : tandis que notre guide levait le doigt pour nous faire remarquer les dernières architectures de Baumschlager Eberlé, Bolles+Wilson ou LABFAC, vous traversiez la rue, intrigués par le tissu urbain en lanières et la visible appropriation des venelles adjacentes. À quelques mètres des loyers les plus élevés de la ville, les derniers vestiges (menacés par la pression foncière alentour) d'une typologie d'habitat populaire du tout début du vingtième siècle. Typiquement hambourgeoises, ces *terrassen* accolent dos à dos des petits immeubles linéaires écartés juste d'une courette, alternés de passages parfaitement calibrés et aujourd'hui collectivement appropriés. Dès lors qu'on s'intéresse aux espaces publics sait-on vraiment, de qui montre la lune ou regarde le doigt, qui est le sage qui est l'idiote ?

### Espèces d'espaces publics

Dans leur texte introductif à cet atelier, Catherine Lauvergeat et Christine Désert esquissent l'idée qu'en France, le projet urbain a parfois conduit architectes et maîtrises d'ouvrage à pêcher par excès. Prescrivant et dessinant des aménagements censés résoudre tous les maux sans pour autant donner ni âme ni forme aux territoires projetés, ils auraient perdu l'idée même d'espace public en route. Alain Gignoux pointe quant à lui une forme de méprise qui conduit trop souvent à confondre « surfaces » et « espaces » publics, opposant ce faisant à la simple dimension foncière des premières la commodité et la forme attendue des seconds. Il ne suffit pas, selon lui, de

décréter qu'un espace sera « public » pour qu'il le devienne automatiquement, même équipé des plus beaux oripeaux exposés au Salon des maires. J'ai également cru saisir dans sa volonté de vous faire découvrir Hambourg une autre idée, celle des usages communs, qui transgressent là-bas constamment notre propre catégorisation qui reste essentiellement construite sur la domanialité, entre espaces publics et privés. Et comme plusieurs d'entre vous l'ont rappelé en préambule, l'espace public reste un levier, peut-être même « le » levier qui permet aux architectes-conseils d'échanger avec les élus sur la question du territoire comme bien commun. Il s'agirait dès lors de s'en servir avant tout comme d'une stratégie, d'une clé d'entrée pour amener la notion de projet, plutôt que de chercher à en figer trop tôt le dessin.

Réuni après deux jours de visites à Hambourg, notre atelier a d'abord pris ses distances avec les modèles artificiels ou stéréotypés d'espace public. Plusieurs d'entre vous ont ainsi rappelé qu'il faut souvent amener les élus à se résoudre à l'idée que tous les espaces publics ne sont pas aptes à devenir des rues animées. Ce qui n'empêche nullement de chercher à les rendre confortables, ni même à les « architecturer », tant en termes de mesure que de proportions... sans pour autant leur apposer un modèle éculé qui conduit trop souvent à les surdessiner et à les suréquiper.

À la notion d'espace public il convient bien entendu de continuer à associer celle d'infrastructure : puisqu'elles se superposent sur les plans d'urbanisme. Les espaces publics recouvrent aussi réseaux, fils et tuyaux, ils ne se résument pas seulement à des ambiances, des échelles ou des usages. Aussi convient-il d'opérer des allers et retours constants entre le *hardware* des réseaux, qui laissera *in fine* la trace la plus pérenne, et le *software* de l'équipement et du dessin de ces espaces sur lequel une forme de déprise pourrait parfois être suggérée. Les espaces publics (dans leur acception dessinée ou équipée) représentent des budgets et des temporalités bien plus serrés que les réseaux, or on aurait souvent tendance à raisonner à l'envers en imposant cette temporalité courte comme *modus operandi* pour faire la

ville. « J'ai retourné ma veste sur l'idée selon laquelle on dessine une ville à partir du “dessin” de l'espace public », disait l'un d'entre vous, tandis que vous vous accordiez quant à la distinction à opérer entre le dessein de l'espace public et son traitement, son *design* ou de ses plantations. En revanche, le lien entre le dessin des espaces publics et la qualité des déclinaisons typologiques (surtout pour l'architecture domestique) a ensuite été souligné pour évoquer une attention nécessaire, mais souvent manquante dans les produits des promoteurs, aux articulations des lieux entre eux, aux emboîtements des échelles et des seuils d'intimité.

## Situations

Hambourg nous rappelle qu'il ne faut pas dissocier l'espace public des sites ou des géographies dans lesquels il s'implante puisque toute son élaboration repose sur l'emboîtement des échelles, des seuils, des proportions à conférer aux vides pour qu'ils articulent l'intime à l'étendue. Vous avez unanimement souligné que vos missions consistaient souvent à opposer une logique de site aux croquis fonctionnels et doctrinaires des bureaux d'études, afin d'en faire l'argument premier pour décliner des registres d'espaces publics en fonction des situations dans lesquelles ils prennent place. C'est sa situation en balcon sur son horizon portuaire qui fait office à Hambourg de *Grand place* faisait remarquer l'une d'entre vous. Mais tous les territoires n'ont pas l'évidence géographique du delta de l'Elbe, loin de là, et tous les ACE ne sont pas en mission dans des sites à forte identité paysagère. Dans les « territoires mous », il conviendrait dès lors de rabattre la question sur une lecture attentive et fine du proche, quitte à réinterroger certaines hypothèses de programmation et d'implantation.

## ANRU

La continuité et l'emboîtement des espaces privés et publics arpentés ensemble à Hambourg bouscule (un peu) la doxa de l'aménagement français et (beaucoup) celle des opérations ANRU que vous avez observées et accompagnées durant ces

dix dernières années. La perméabilité des sols publics et privés dans la plupart des opérations visitées durant ce séminaire vous a conduits à pointer un certain nombre de paradoxes français. Paradoxes des résidentialisations, réussies ou non, où au nom de l'ouverture des quartiers sur la ville, on n'a de cesse d'en refermer, circonscrire, spécialiser, périmétrer, surdéterminer les espaces vides, d'autant plus vides qu'ils ont été ouverts du fait des démolitions. Paradoxe de ces démolitions mettant à mal des échelles de vides qui, parfois, fonctionnaient mieux auparavant. Paradoxe du nouveau dessin, fatalement esthétisant, de ces espaces vidés puis aussitôt redécoupés et répartis entre jardins paysagers interdits d'accès et « vrais » squares clôturés par de « vraies » grilles. Autant de contradictions qui sembleraient hélas signifier que, chez nous, pour ouvrir un quartier il faut surtout... le refermer.

## Usages

Vous avez rappelé que dans les ANRU, la question de l'espace public a trop souvent été réduite à celle de la domanialité. Or, est-ce vraiment le sujet ? « Non, le vrai sujet, c'est le regard » a dit l'un d'entre vous. Savoir quel sol appartient à qui importe peu pour apprécier les opérations visitées à Hambourg, où l'usage paraît primer sur le statut de propriété des sols. Après avoir arpenté les rues et pénétré les beaux intérieurs d'îlots jardinés de Jarrestadt (Schumacher, 1920) où tous les vides sont mis en continuité et comme emboîtés depuis la rue jusqu'au seuil des portes... difficile de ne pas évoquer l'effet caserne procuré par « l'adressage » de chaque cage d'escalier dans les ANRU et la tristesse de leurs jardins en cœur d'îlot, « partagés » peut-être, mais fermés par des grilles. Vous avez souligné que dans le logement social français, les espaces extérieurs en pied d'immeubles sont immanquablement soustraits à l'usage commun sans pour autant être attribués à l'usage privatif des locataires des rez-de-chaussée (parce que les loyers seraient plus chers, que cela provoquerait des jalousies, des jets de projectiles, etc.) : afin de se prémunir de tout ce qui pourrait arriver, les bailleurs préféreraient d'emblée séparer les espaces et segmenter les pratiques, interdisant par là même toute éventualité de frottement social.

## Déprise

Certains d'entre vous logent précisément leurs souvenirs d'enfance dans ces espaces extérieurs de grands ensembles dont, faut-il encore le rappeler, le non accomplissement du projet initial reste d'avantage à imputer aux changements de leurs morphologies sociales qu'aux défauts de leurs morphologies bâties. Il conviendrait donc de ne relâcher ni votre regard critique ni votre mission de conseil sur la programmation de ces ANRU et l'idéologie qu'elle sous-tend. Quel sens y a-t-il, disait l'un d'entre vous, à installer un terrain de football flambant neuf et grillagé là où depuis toujours, deux sweet-shirts redessinaient chaque jour des buts informels et fondaient par là même une appropriation ? Ne faut-il pas dénoncer cette pratique de l'aménagement de l'espace public qui ne fait que masquer, ou plutôt « compenser » un manque d'attention sociale aux populations ? Dès lors, le projet d'espace public n'est-il pas instrumentalisé ? Ne faudrait-il pas parfois, prôner, à l'inverse, une sorte de déprise salutaire ? Cette hypothèse de déprise interroge, par ricochet, une programmation et un mode de distribution des financements qui fonctionnent essentiellement selon des périmètres ; et dont les budgets - et donc les tracés - sont fixés bien trop en amont des projets eux-mêmes. Paradoxalement, remarquait quelqu'un, alors que les ANRU sont censées désenclaver les grands ensembles, leur processus même en conforte bien souvent le périmètre.

## Échelles

Les architectes-conseils qui ne sont pas confrontés aux opérations ANRU dans leurs missions de conseil (il y en a !) ont ensuite rappelé que, malgré tout les défauts évoqués précédemment, les ANRU restent cependant des lieux où l'appareillage public, la présence de l'État, existent encore. Mais *quid* de la petite échelle des PLUI ? Des petites communes de moins de 10 000 habitants ? Où toute hypothèse d'aménagement de l'espace public souligne la carence et de financement public et de maîtrise d'œuvre compétente ? Outre les moyens, nous avons aussi évoqué les échelles d'intervention. Évidemment, les îlots visités à Hambourg, qu'il s'agisse de ceux de Barmbek ou de

HafenCity dont chacun représente *a minima* une centaine de logements, sont difficilement comparables avec les situations auxquelles vous êtes confrontés lors de vos missions. Dans les petites communes, l'enjeu résiderait précisément dans le fait de réussir à travailler « avec » la petite dimension. Comment trouver des formes urbaines, des échelles en mesure d'accueillir des petits investissements ? Comment fabriquer ou accompagner la production de ces petits projets ? Inversement, dans les bourgs et les villages-rues, lorsque les parcelles sont trop petites, comment revenir sur l'idée que la rue et son alignement n'en sont pas forcément la pièce maîtresse ? Ne faut-il pas oser en interrompre la continuité pour desservir des parcelles, les ouvrir dans leur profondeur, loger des stationnements, recevoir des usages, des échelles et des modes de vie contemporains ? Ne pas craindre de générer un peu de vide dans leurs vieux centres pour adapter ces villages à la vie d'aujourd'hui ?

### Normalisation

Vous avez aussi rappelé et remarqué qu'une logique de produit normalisé s'applique aujourd'hui à l'espace public puisque le système chaussée-trottoir est devenu une forme de « voirie automatique », uniformément calibrée et partout appliquée, indifférente aux lieux et aux situations, en France métropolitaine, dans les DOM ou dans les TOM... Or, vous architectes-conseils, êtes le plus souvent confrontés à des textures urbaines discontinues, pour lesquelles vous voudriez pouvoir conseiller de décliner des registres différenciés d'espaces publics, mieux adaptés à chacune de ces situations. D'autant que dans la plupart des situations, dans les territoires ruraux notamment où le vide prévaut, c'est le rapport du bâtiment à son sol, son implantation, qui fabrique le paysage commun, bien plus que les rubans d'asphalte et leurs bordurettes en béton.

### Tempo

L'un d'entre vous a ensuite abordé la dimension temporelle des projets d'espaces publics en donnant l'exemple d'une ville en situation d'extension urbaine sur des territoires en reconversion

(donc déjà viabilisés et structurés de rues) mais où l'absence de pression foncière ajourne les projets *sine die*. Comment penser l'usage de ces espaces préexistants y compris sur un temps limité, avant leur transformation, comment donner forme à l'attente d'un projet qui ne viendra pas tout de suite ?

### Conditions

Nous avons terminé notre discussion par les questions de méthodes et de conditions de projets. Vous avez déploré des plans d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) trop souvent réalisés sur des supports type du type *Google Earth*, déconnectés des sites et de leurs enjeux spécifiques et résumés à de trop simples schémas avec flèches ou patatoïdes. Que faire dès lors de ou pour ces documents réglementaires ? Votre mission de conseil n'est-elle pas aussi d'aider l'État et les collectivités à interroger et réévaluer leurs outils pour leur donner du corps et du contenu tout en les contextualisant au plus près ? Vous avez enfin exprimé vos vives inquiétudes sur le suivi des PLUI, sur la capacité des communes ou des intercommunalités à se doter des compétences *ad hoc* pour porter, suivre et instruire les projets. Vous avez tenu à souligner la nécessité de mettre en place de nouveaux services - des départements d'urbanisme ? - à l'échelle des intercommunalités. Mais quelles autres compétences mobiliser mises à part celles qui auront logiquement migré depuis les DDT ?

Pour finir, vous avez déploré un discours d'État très ambigu : tout en commandant de multiples rapports qui lui conseillent unanimement de mettre les moyens pour s'assurer de bonnes maîtrises d'ouvrage locales, l'administration centrale paraît préférer, hélas, soutenir les géomètres plutôt que les architectes pour concevoir les permis d'aménagement.



↑ Une simplicité décontractée, pratique et pas chère.



↑ L'architecture de la ville, Jungfernstieg : la place de l'hôtel de ville, ouverte latéralement sur le canal, reliée par des arcades (Alsterarkaden) au front bâti qui fait face au lac (Binnenalster). Le quai déploie des emmarchements très appréciés, en pente douce, dans une magistrale simplicité.

↓ Trottoirs partagés.





↑ Façade « publique » d'immeubles au rez-de-chaussée surélevé, calés à l'alignement sur l'emprise publique d'une seule et même rue partagée : piétons, vélos, stationnement... Compact et efficace (arbres en devenir)

→ Même configuration avec en plus jardin privé des immeubles : moins compact et bonus d'agrément.









# Atelier #2

Développement durable et forme urbaine

## ATELIER 2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET FORME URBAINE

En 1992, le Sommet de la Terre à Rio entérine la notion de développement durable et celle de ses trois piliers constitutifs (économique/écologique/social). L'objectif est celui de la mise en œuvre d'un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. La fabrication de la ville, parce qu'elle touche au foncier, aux écosystèmes, à la biodiversité, parce qu'elle gère les déplacements et la gestion de l'eau, est directement concernée par cette ambition.

Affaire de société, le développement durable vient bousculer nos fonctionnements sociétaux et culturels. De quelle manière entraîne-t-il des mutations urbaines ? Comment questionne-t-il la ville d'aujourd'hui et celle de demain ?

Dans cet atelier, nous nous efforcerons de nous interroger, et de comprendre en quoi les formes urbaines que nous rencontrons dans notre quotidien de conseils, d'architectes et d'usagers, sont « adaptées » ou non aux enjeux posés par la notion de développement durable. De nouvelles formes sont-elles émergentes ? Les formes dites « traditionnelles » sont-elles encore compatibles avec ces enjeux et les attentes des usagers ? Le développement durable bouleverse-t-il la manière de faire la ville ? Dans quelle mesure s'inscrit-il en continuité de la ville ou en rupture ?



## Le développement durable comme nouvel invariant du projet urbain

À l'économie du foncier se rattache la question de la densité et de la reconstruction de la ville sur elle-même. Les nouvelles exigences énergétiques, la prise en compte des écosystèmes et de la biodiversité ainsi que la question des déplacements, sont autant de problématiques auxquelles le projet urbain et architectural doit apporter de nouvelles réponses. Contribuent-elles à modifier sa forme, sa programmation et son besoin d'espace ? Pour que le projet urbain soit en mesure de répondre à tous ces impératifs, de nouvelles règles sont établies : certifications, labellisations, écoquartiers, etc. Censées fournir une aide à la conception, à l'innovation et à la performance, et afin d'encourager le développement durable, elles participent aussi à la perversion des systèmes (lobby financier à propos des granges à toiture photovoltaïque, généralisation des systèmes d'isolation par l'extérieur, figure quasi imposée de la coulée verte, etc.). Par ailleurs, la participation des habitants est un aspect incontournable du développement durable. Toutes ces nouvelles prérogatives ont-elles un impact sur la forme urbaine ? Comment les concepteurs peuvent-ils prendre en compte la participation active de l'utilisateur dans le projet urbain, le processus de projet prenant parfois le pas sur le projet lui-même ?

### Vers une forme urbaine durable

La forme urbaine n'a cessé d'évoluer au fil du temps. De la cité grecque à la ville nouvelle en passant par la cité médiévale, la Renaissance et la révolution industrielle. La ville durable s'inscrit naturellement dans cette évolution, mais sous quelle forme ? Le développement durable induit-il nécessairement la recherche de nouvelles formes urbaines pour de nouvelles urbanités (écoquartiers et opérations HQE, habitats intermédiaires et lotissements denses, coulées vertes et cheminements doux, etc.). Le développement durable doit-il nécessairement être visible ? En tant que forme urbaine, l'écoquartier de l'IBA à Hambourg est-il plus ou moins durable que la rénovation urbaine d'HafenCity ? Quelles que soient leurs natures et leurs localisations, les formes urbaines connues sont-elles en

mesure de répondre à toutes les exigences qu'imposent la prise en compte du développement durable et les nouveaux besoins des habitants ?

### Développement durable, forme urbaine et territoires

Le développement durable touche tous les territoires, qu'il s'agisse de la ville-centre, dense et constituée, des faubourgs en périphérie dans des tissus plus lâches comme les ZUP, les ZAC et les lotissements, des nouveaux quartiers, « lieux de reconquête urbaine », ou des territoires ruraux.

L'ensemble de nos réflexions doit nous permettre de mieux appréhender notre rôle de conseil dans l'accompagnement des projets urbains durables appelés à se développer dans nos départements ou régions respectifs.

Nul doute que les réalisations que nous allons découvrir lors de notre séjour à Hambourg participeront à enrichir et animer notre discussion.

*Le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ».*

*Mme Gro Harlem Brundtland, Premier ministre norvégien (1987)*



## Restitution et point de vue de l'atelier #2

### De la forme urbaine durable à la forme urbaine désirable

Quelles peuvent être les formes urbaines de la ville durable ? Le cas de Hambourg suggérait plusieurs pistes, à travers l'exemple de HafenCity ou du quartier IBA, deux exemples dont on voit bien qu'ils tracent des voies opposées. Le premier opte pour la construction de la ville sur la ville, autour d'un noyau d'éléments historiques inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, mais aussi une part importante de tabula rasa à l'est de ce secteur emblématique qui lui sert en quelque sorte d'alibi. Le second est un quartier créé *ex nihilo* — l'IBA, valorisant l'innovation technologique et la démonstration, équivalent des villages-expo des années 60 à l'heure du développement durable et des écotecnologies. Entre ces deux extrêmes, une série de situations observées dans des quartiers modernes — Güterbahnhof-Barmbeck — ceux hérités des années 30, — la Jarrestadt de Schumacher —, la ville sur la ville de Falkenried, ces derniers exemples étant peu discutés, ou alors à la marge. La confrontation entre ces différents morceaux de ville n'avait rien d'innocent : en montrant la valeur d'exemples anciens comme la ville des années 30, où la Speicherstadt - ville des entrepôts -, le programme du voyage, et à travers lui Alain Gignoux, président des ACE, suggérait qu'il y avait dans l'expression « ville durable » une forme d'oxymore. La permanence et l'adaptabilité d'un espace urbain comme celui du port de Hambourg, traversant changements d'époques et de fonctions, n'est-elle pas la preuve de sa durabilité intrinsèque ?

### IBA et HafenCity : une adhésion mitigée

Les deux exemples phares de l'urbanisme hambourgeois suscitent une adhésion mitigée, voire quasiment nulle pour ce qui est du quartier de l'IBA. HafenCity interroge par le déploiement de moyens qu'elle nécessite — création d'un sol artificiel à quatre mètres au-dessus du sol naturel sur une surface considérable pour des questions d'inondabilité — ou par sa faible prise en compte des impératifs bioclimatiques. Le quartier semble notamment peu protégé des vents dominants,

vers lesquels s'orientent de nombreux balcons de logements neufs. Quant au quartier de l'IBA, dont le nom, acronyme d'Internationale Bauausstellung (exposition internationale de l'habitat), rappelle qu'il s'inscrit dans une logique d'expérimentation longue, ayant impliqué plusieurs opérations au sein des villes allemandes depuis les années 80, les ACE y relèvent la survalorisation des dispositifs technologiques, symbolisée par le « bloup bloup » des panneaux d'algocultures parant la façade de l'un des bâtiments de logements, le BIQ House. Surnommé comme il se doit Algenhaus (maison aux algues), le BIQ House prête facilement le flanc à la caricature. Il questionne la place que doit prendre la technologie dans la fabrique de la ville durable. En dépit de l'apparence gadget de certains de ces dispositifs, il faut se garder des réflexes de rejet, souligne une partie des ACE. Le pari — probable — que l'immeuble vive bien plus longtemps que ses bioappareillages, et que d'ici une vingtaine d'années il continue sa vie alors que ses panneaux auront été démontés renvoie inévitablement aux thématiques d'obsolescence technique et de permanence de l'architecture.

### L'écoquartier, une forme urbaine durable ?

Les passerelles entre les cas hambourgeois et français sont minces. C'est sans doute la raison pour laquelle notre table ronde s'est avant tout attachée à examiner des opérations d'urbanisme durables réalisées via les logiques d'écoquartiers, mises en place depuis une dizaine d'années à travers la France. Certains, aux dires des architectes-conseils qui ont pu en observer, relèvent du *greenwashing* pur et simple, le souci environnemental servant de couverture à des opérations immobilières conduites au détriment du centre-bourg. La construction sur des grandes parcelles en périphérie a entraîné ou tout au moins accéléré le déclin des centres historiques. Les écoquartiers ou quartiers dits durables mettent à mal la notion de forme urbaine, car ils se structurent en fonction d'objectifs énergétiques et techniques, d'une « grille » de lecture qui renvoie l'architecture et l'urbanisme dans des annexes subalternes, venant après des critères de compaci-

té, d'orientation, d'imperméabilisation des sols, etc. Pas de formes urbaines — au pluriel donc, attachées à ces opérations. Le ministère insiste sur le caractère nécessaire voire fondamental de ces démarches, invitant à bien faire la distinction entre les objectifs et les nécessités de ces dispositifs et leur application, à ne pas les rendre coupables des incompréhensions ou errances qui accompagnent leur mise en œuvre. Quant aux implantations qu'elles induisent — alignement des bâtiments sur l'axe héliotropique, par exemple, — des études des années 80 peu diffusées montrent qu'elles ne sont pas incompatibles avec des formes de villes plus traditionnelles, respectant les alignements viaires. Frédéric Nicolas, architecte-conseil et co-auteur d'une recherche réalisée avec Michel Rémon, insiste sur la possibilité de moduler l'épaisseur du bâti en fonction des orientations, variation qui permet de résoudre une quadrature du cercle de l'héliotropisme, à savoir obtenir une place profitant des apports solaires sur ses quatre orientations. La stratification des programmes par étages entre également en jeu.

### Préoccupante désertification des centres-bourgs

Le développement et la diffusion de ces dispositifs sont fondamentaux pour l'aménagement des centres-bourgs, sujet qui a occupé une bonne part des discussions de notre table ronde. « Comment la France a tué ses villes », titre d'ouvrage du journaliste Olivier Razemon récemment publié, a fait connaître auprès du grand public une situation constatée depuis longtemps par les ACE, celle de la crise des centres-bourgs perdant habitants et commerces. Ce phénomène de désertification peut toucher des villes relativement importantes, à l'instar de Nevers, qui a perdu 17 000 habitants en 15 ans. Elle touche également des villes situées hors de la « diagonale du vide ». Au sein d'une région dynamique où les prix du foncier atteignent des sommets, Grasse voit son centre-ville se dépeupler inexorablement. Nombre d'architectes-conseils estiment que la valorisation de ces espaces est au centre de leur mission. Le constat de la déshérence des centres-bourgs s'accompagne d'une volonté largement

partagée de les réinvestir, comme s'ils incarnaient finalement la ville durable, avec ses qualités de proximité, densité, etc., thèse que développait une exposition récente au pavillon de l'Arsenal en prenant pour exemple le bâti haussmannien — un cas très particulier. Les interventions sont compliquées par la réglementation, aussi bien les réglementations thermiques, imposant des systèmes destructeurs pour la qualité du bâti, que les protections patrimoniales freinant les démolitions indispensables à son adaptation aux demandes contemporaines et aux standards de confort d'aujourd'hui : création d'espaces extérieurs ouverts, confort thermique, luminosité, etc. Plusieurs architectes-conseils soulignent les difficultés que ces formes bâties ont à trouver preneur, que ce soit au sein de territoires en perte de vitesse comme dans ces territoires où le prix du foncier reste très élevé. L'avantage d'un prix de l'immobilier bas est annulé par le coût élevé des travaux à réaliser. La création de logements sociaux pour apporter à ces lieux la population susceptible de les faire revivre semble mal accueillie par les maires.

### Territoire ou maison durable ?

La question des centres-bourgs pose une question terrible, transposable à une échelle plus vaste : y a-t-il des territoires dont il faut se résoudre à envisager la perte — que ce soit pour des raisons économiques, pour pouvoir espérer en garder certains ? Ces aspects touchent à des questions de politique macroéconomique et des dynamiques qui semblent bien peu modifiables par la forme urbaine, aussi belle soit-elle. L'hypothèse de la constitution d'un territoire à deux vitesses, celui des métropoles drainant la richesse, opposé à une constellation de petites villes et de territoires ruraux en souffrance est un sujet de débat contemporain dans la France de 2017. Une fracture perceptible a traversé les ACE, entre ceux s'interrogeant sur l'adéquation des politiques de développement durable, facteur de surcoût, dans les territoires en perte de vitesse, et ceux y voyant une base incontournable du projet. Parmi les études de cas soumises par les ACE, celle des Bouchoux (39), où l'implantation d'une plateforme téléphonique dans les bâti-

ments d'une ancienne gendarmerie a créé 50 emplois dans une commune de 200 habitants. Certains voient dans les Bouchoux la promesse d'un avenir meilleur pour les centres-bourgs. Le développement durable apporte, pour les ACE les plus optimistes, une solution à des territoires ruraux dont les atouts sont masqués par des discours alarmistes. Avec le développement d'internet et des liaisons haut débit — technologies qui ont permis la création de la plateforme téléphonique des Bouchoux —, le déménagement en zone rurale est une option envisagée par une population urbaine huppée. Des architectes-conseils observent l'installation en zone rurale de professions dites « créatives », et voient l'apparition de travailleurs pendulaires entre des métropoles et des centres-villes moins prisés. Un des atouts de ces territoires est aussi d'avoir les capacités d'atteindre l'autonomie alimentaire, et d'avoir sans doute à terme les capacités d'atteindre une autonomie énergétique, une autonomie qui est une forme de durabilité que n'ont pas des villes comme Paris, qui ne présente qu'une autonomie alimentaire de trois jours, selon certains ACE.

### Apprendre et enseigner les formes urbaines durables

Enfin, le constat d'échec d'opérations d'écoquartiers rapporté par des architectes-conseils interroge l'adhésion du public à ces nouveaux espaces urbains. Les dispositions prônées — réduction des parcelles, abandon de la voiture, mitoyenneté, densité — sont rejetées par le public dès lors que la pression foncière est moindre — elles sont en revanche acceptées sans problèmes dans les zones plus tendues, comme en bord de mer. Le rôle de l'architecte ne serait-il pas d'assurer les moyens d'une coexistence au sein de villes plus denses, d'assurer la construction de l'intimité? Le manque d'adhésion amène à s'interroger sur l'appréhension des formes urbaines par les populations : quelles formes urbaines demandent-elles, quelle sont ses attentes en la matière? Une pédagogie de la forme urbaine menée dans le cadre d'ateliers participatifs pourrait aider à apprécier les qualités des alternatives à la ville étalée et diffuse, ville informelle généralisée dont on ne connaît que trop la faible durabilité.



↑ Falkenried Terrassen : une appropriation par les habitants dans une forme urbaine prédéterminée.





↑ Barmbek Alter Güterbahnhof, la placette : quelques gradins béton face au parc.

↓ Mitte Wilhelmsburg IBA 2013 : gradins béton filants en vis à vis des séjours des logements.





↑ Wilhelmsburg Mitte IBA 2013, le centre urbain : un choix indifférent au boulevard, faible densité, absence de rue, plots au milieu de leur parcelle, rez-de-chaussée sans intimité, stationnement réparti sur rue comme en intérieur de lots.

↓ Mitte Wilhelmsburg IBA 2013 : Espaces publics immenses, surfaces minérales réservées aux cheminements doux, écrans végétaux.







# Atelier #3

Permanence et mutabilité de la forme urbaine

## ATELIER 3 PERMANENCE ET MUTABILITÉ DE LA FORME URBAINE

Hambourg ville-port, comme l'est d'une certaine manière aussi Porto, se place malgré cette simple connivence, dans notre tour européen de séminaires, comme en contrepoint de celui de 2015. Alors que Porto se pose en territoire large centré sur sa ville médiévale, Hambourg révèle une ville de l'ère industrielle au territoire plus constitué face à la mer. Ces deux villes apportent une réponse à explorer face à la crise. Porto mise sur la dynamique de la culture et du patrimoine ; Hambourg explore sa mue dans la nouvelle économie portée par le développement durable. Les réponses portées démocratiquement se croisent bien évidemment. Aucune de ces deux villes, comme l'ensemble des villes européennes aujourd'hui, ne peut faire l'impasse sur aucun de ces deux domaines. Face aux enjeux économiques, sociaux et écologiques des territoires métropolitains, la question posée dans l'atelier 3 tente de percevoir comment une ville, avec sa singularité, vit sa propre mutation et donne un sens à ces réponses. En appréhendant comment, dans ces dernières, la prégnance des critères physiques de chaque territoire, c'est-à-dire la forme urbaine, apparaît de manière essentielle.

Le centre-ville musée de Porto, patrimoine de l'UNESCO, se fossilise, enfermé dans les rhizomes de ses ruelles à mesure qu'il se vide de sa population. Hambourg, dont le développement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle se caractérise par les plans en grille de Fritz Schumacher et le développement portuaire, répond différemment par le redéploiement économique.

Ne serait-ce pas l'autonomie de la trame urbaine, de l'îlot, de la rue, de la hiérarchie des espaces publics accompagnant les équipements publics, qui favoriserait son renouvellement ? La grille de Barcelone de Cerdà et surtout celle de Manhattan démontrent cette capacité de substitution et de mutation des programmes et des usages du bâti, au fil des cycles économiques, sans leur propre remise en cause. Faire la ville sur la ville reconnaît de fait la préexistence de la forme urbaine comme support physique de son développement. La question reste entière quand la ville se développe en dehors de ses limites.

Les limites de l'îlot haussmannien, imprimant la hiérarchie monumentale impériale dans le faubourg parisien, ne sont pas les mêmes que celles de l'îlot de Schumacher hors de la ville ancienne. Et si Paris n'a pu s'empêcher de créer la Défense ou les « villes nouvelles » en dehors de ses murs, Manhattan, avec une surface d'îlot immuable, supporte une densité construite de plus en plus forte. Même si l'invention peut s'y développer, quand Paris s'oblige à muter en Grand Paris, il n'est pas besoin de Grand New York. La question essentielle de la densité interroge fortement la forme urbaine et sa transformation en ville contemporaine.

Le séminaire de Hambourg peut poser la question de la pertinence de telle ou telle forme urbaine par rapport à une autre ; mais plus encore il pourrait mettre en évidence ce qui, dans les formes urbaines, relève de la permanence comme capacité à porter ou pas les évolutions, économiques et autres, de la ville. La question de la reconnaissance de l'autonomie relative de la forme urbaine dans le champ de l'urbanisme et de la constitution de la ville, est d'importance. D'autant que certains voient que le libéralisme dans sa forme métropolitaine veut faire fi de cette réalité physique jugée trop contraignante ou datée. Consciente de cela, la critique de la forme urbaine comme le refus du contexte peut-elle s'afficher comme novatrice ? Parallèlement à la question du foncier, aux enjeux économiques ou sociaux dans la forme urbaine, il s'agit pour les architectes-conseils de décrypter ce qui, dans leur propre culture et dans leurs pratiques, peut servir face aux projets des opérateurs sur la ville, quelle qu'en soit l'échelle.

L'enjeu de cet atelier, tout en les incluant, va au-delà de questions comme le retour de « la barre à l'îlot », ou le débat sur le macrolot (où l'îlot est lot). Il compte révéler ce qui, dans nos missions de conseil et de par notre savoir des formes urbaines, de la mémoire des lieux et de leurs habitants, peut faire écho aux mutations territoriales auxquelles les villes sont confrontées.

*« La ville possède cette valeur d'ancienneté, de remémoration qui touche à la sensibilité et l'affectivité de tous. » Aloïs Riegl*





## Restitution et point de vue de l'atelier #3

Le thème *Formes urbaines, permanence et mutabilité* sur lequel nous avons travaillé à Hambourg m'a semblé riche, assez inédit et trop rarement relié aux questions que pose la ville durable. Un thème difficile, mais qui mérite qu'on s'y accroche.

Pour autant qu'une définition soit possible, travailler à rendre la ville mutable serait faciliter son évolution sur elle-même, a contrario d'un « renouvellement » appelant des démolitions et reconstructions. Ce serait donner des latitudes aux transformations intérieures et pouvoir accueillir le changement qui vient, au rythme où la ville respire, sans parti pris sur un programme ou la sociologie d'une population.

Se demander comment assurer cette mutabilité n'est pas une question nouvelle, mais la réflexion a plus souvent porté sur le bâtiment lui-même (post-fonctionnalisme) et les questions constructives (ossature, composants mobiles industrialisés, etc.). Elle reste à peine défrichée sur le plan urbain. Archigram et les mégastructures des années 1960 ont porté un temps l'idéal d'une transformabilité complète ; ils ont aussi légué l'idée d'un champ de réflexion nécessairement futuriste, face auquel le potentiel de mutabilité de la ville présente serait faible et sans enjeu.

Les échanges de Hambourg au contraire ont considéré la mutabilité comme une question concrète posée aux conseillers et concepteurs de la ville d'aujourd'hui, à travers le travail sur sa morphologie. La notion de « forme urbaine », longtemps taxée de « passiste » par la digestion douteuse de quelques textes majeurs, était saisie ici sans préjugés, plutôt bienvenue même dans les débats actuels sur l'urbain, qui cherchent leur place entre l'échelle des bâtiments et celle de l'aménagement – un vide conceptuel que le paysagisme comblerait volontiers, avec un consentement politique acquis d'avance... Après des années d'essoufflement de la recherche sur la morphologie urbaine et ses approches théoriques, on constate d'une façon générale un renouveau de ces questions au-delà de l'étude des villes historiques. Ce renouveau apparaît d'une part dans des écoles d'architecture, d'autre part dans des travaux de

recherches sur les rapports entre la morphologie urbaine et les pratiques, les ambiances ou les microclimats ; les typologies ancienne, récente ou en création sont mises en parallèle. Ces approches redonnent du jeu à des sujets qui semblent avoir été tétanisés par les mutations urbaines colossales des dernières décennies, ville mondialisée, fragmentation sociale, informalité urbaine, qui posent des questions d'un autre ordre. Dans la dynamique du renouveau qui se dessine, l'étude de la mutabilité des formes urbaines pourrait elle aussi faire l'objet de travaux de recherches. Par nature, les débats tenus dans le cadre d'un séminaire ne peuvent qu'avoir effleuré le sujet.

### Au-delà de la parcelle, au-delà de l'îlot

On sait par exemple que les divisions familiales des parcelles japonaises aboutissent à de toutes petites parcelles qui facilitent la mutabilité. Mais dans les fabriques urbaines à plus grande échelle, où le parcellaire ne joue plus de rôle fondamental (de même que l'îlot, comme l'annonçait Panerai) la masse bâtie elle-même peut-elle contribuer aux capacités auto-transformatrices de l'urbain ? Et de quelle façon ? Les éléments constitutifs de la forme urbaine peuvent être appréhendés, à différentes échelles, à partir de « typologies » de pleins et de vides : une forme urbaine serait une façon de grouper les bâtiments entre eux dans un rapport spécifique à l'espace non bâti. Dès lors les paramètres de lecture utiles pourraient être des critères de contiguïté, de densité, d'épaisseur bâtie - chacun en relation aux vides à leurs fonctionnalités propres. Ces paramètres permettraient de comparer la mutabilité de formes urbaines aussi distinctes que la médina, la ville maillée, le grand ensemble ou le lotissement péri-urbain, hors de toute structure foncière et donc en lien direct avec la conception architecturale. De l'immeuble à la ZAC, ils porteraient des enseignements mobilisables.

Pendant les visites à Hambourg, il était tenu pour évident par exemple que le quartier branché de l'IIBA 13, « avenir radieux de la satellisation, avec son excès de voirie, son absence de mitoyenneté, d'épaisseurs, d'avant-arrière », aurait plus de

mal à se transformer sur lui-même que la Speicherstadt et son continuum bâti, ou d'autres quartiers moins connus montrant ce travail chaque fois réécrit d'efficacité et de massivité, voire de dureté, où la nécessité collective prime sur l'individualité. Hambourg a trop connu la destruction pour que son bâti porte d'autres valeurs que la transmission dans le temps (à quelques exceptions près tout de même). C'est aussi une ville de marchands, où la pérennité est soutenue par un utilitarisme fort. Des épaisseurs construites importantes, des programmes qui ne dictent ni des formes ni des signes, le moins possible de décrochements ou de ruptures, fut-ce pour chercher la lumière : on s'en remet pour cela au réglage simple du plan.

### Le contigu, l'épais, le dense

On en déduit peut-être qu'un des ressorts de la mutabilité passe par des formes acceptées de densité et de promiscuité, et qu'*a contrario*, l'organisation basée sur le vide née des réactions contre l'entassement de la ville industrielle (pour beaucoup encore dans les esprits) lui est moins favorable. La densification d'un grand ensemble ouvre des formes de mutation possibles, utiles au déploiement de nouveaux usages dans un cadre moins mono-fonctionnel. Son degré de mutabilité *sui generis* n'en est pas moins réduit, affirmait le groupe. La « plotisation » commune des ZAC actuelles lègue pour les mêmes raisons un urbanisme assez peu mutable. En revanche, compacité et densité peuvent être un frein à la mutabilité dans certains cœurs de villes ou de villages anciens, qui se vident faute de place pour le jardin ou le parking exigés aujourd'hui. Il faudrait alors « creuser » dans l'existant pour recréer du vide, pensent certains ACE.

Alain Gignoux, président des ACE au moment du voyage à Hambourg, affirme que la pérennité/mutabilité d'une forme urbaine se rapporte à des données simples, au fond, mais touchant des registres différents. Elles concernent aussi bien le rapport juste (à étudier) entre le nombre de logements et le linéaire de voirie, la mitoyenneté (à systématiser), l'espace arrière servant (à ne pas négliger), la distribution simple des

commerces (à prioriser), etc. Toute relégation architecturale bloque selon lui la pérennité et le processus d'évolution de l'organisme-ville, il faut comprendre ici relégation au sens large : le logement inhabitable au rez-de-chaussée, le commerce trop peu accessible, le stationnement mal gabarité, par exemple. Pour Gignoux, la « mesure des choses » (trames, épaisseurs, largeurs des voies par exemple) mérite sa place dans l'étude et la reproduction des bonnes pratiques de la mutabilité - on pourrait dire aussi de la « capabilité » des formes urbaines. Lesquelles, ainsi éclairées, pourraient alors être régies par des principes à simplifier, voire à dépouiller.

### Bonnes pratiques universelles

Ces bonnes pratiques peuvent être observées dans la réalité ordinaire de toutes les villes du monde : rues simples plantées et bien gabaritées, alignements, espaces vus/espaces cachés, stationnements linéaires, distribution directe des commerces, surélévation des rez-de-chaussée, etc. Comment ne pas puiser dans cette grande œuvre humaine ? Rossi dans *L'Architecture de la ville* écrit que « la forme a sa persistance propre », qui résulte de la ville et en même temps agit sur elle. Elle est indépendante de ses usages : les usages changent, la forme reste. Il n'y a de permanence que parce qu'il y a mutation, et de mutation possible qu'en s'appuyant sur des éléments de permanence. Permanence et mutabilité se soutiennent mutuellement et réciproquement. Les débats à Hambourg ont insisté sur ce point : opposer mutabilité et permanence serait encourager l'absence de culture et de contexte dans une ville générique mondialisée et financiarisée où il n'y aurait plus de mutabilité mais seulement du renouvellement. Le vrai substrat de l'architecture de la ville reste l'histoire et la géographie. Mais la géographie ne bride pas, au contraire, l'existence des « types » dont Rossi disait, en se référant à Quatremère de Quincy, qu'ils sont l'idée même de l'architecture : ce qui est le plus proche de son essence et ce qui en dépit des changements s'est toujours imposé « aux sentiments et à la raison » comme le principe de l'architecture et de la ville. Rossi insiste : le type est modulé par la géographie, mais

reste un type. Il s'agit peut-être d'admettre en premier lieu les « conventions » que défendait Huet dans *L'Architecture contre la ville* : « La ville est un lieu de convention par excellence, qui ordonne les hiérarchies, organise les limites du public et du privé, fixe les règles du jeu des significations sociales ».

## Beauté des standards

Mais plus encore sans doute faut-il s'attacher à promouvoir la beauté au sens fort de l'ordinaire urbain le plus partagé au monde et le plus méconnu, beauté des standards bien plus grande à qui sait regarder les exceptions singulières promues par la ville actuelle. Si cet ordinaire urbain (transmis par le temps et appelé par l'avenir) souffre d'un déficit d'image, il souffre peut-être d'abord d'un déficit d'enjeux : celui de la forme urbaine comme un bien collectif, celui de la pérennité comme transmission et levier pour la ville durable,

celui de la mutabilité comme outil d'appropriation des énergies citadines. Le rapport de « propriété » des architectes à l'« objet projeté » - du « bâtiment célibataire » au *master plan* - est déjoué depuis longtemps par l'accélération de l'incertitude et des demandes de liberté citoyenne. Dans une proposition inverse, travailler à la mutabilité de la forme urbaine renvoie plutôt à l'accumulation de ce qui fonctionne, justement, anonymement et collectivement.

Et puisqu'il est si difficile de faire valoir cette idée-là de l'utile et du beau, écoutons pour terminer Pasolini dans la « Forme de la cité » (1973) : « *Cette route que nous parcourons, avec cette chaussée disjointe et antique, ce n'est presque rien, c'est une humble chose, on ne peut certes pas la comparer aux grandes œuvres d'art du patrimoine italien ; pourtant à mon avis, cette route de rien du tout, si humble, il faut la défendre avec le même acharnement, la même bonne volonté, la même rigueur avec laquelle on défend les plus grandes œuvres d'art, tout comme le patrimoine de la poésie populaire, anonyme, devrait être défendu au même titre qu'une poésie de Pétrarque ou de Dante, idem pour la fin de cette route, l'antique porte de la ville de Orte, ça aussi ce n'est presque rien, tu vois ce sont de simples murs, des bastions aux couleurs grises ; en réalité, personne ne serait prêt à défendre cette chose, la rage au ventre, et c'est justement ce que j'ai choisi de défendre, quand je dis que j'ai choisi de faire une émission sur la forme d'une ville, la structure d'une ville, le profil d'une ville, c'est justement ça que j'entendais, je veux défendre quelque chose qui n'est pas sanctionné, qui n'est pas codifié, que personne ne défend, quelque chose qui est l'œuvre pour ainsi dire du peuple, de toute l'histoire du peuple d'une ville, d'une infinité d'hommes sans nom, qui ont œuvré à l'intérieur d'une époque, quelque chose qui a ensuite trouvé son aboutissement le plus absolu dans les œuvres d'art d'auteurs, et c'est cette sensibilité qui fait défaut quand tout le monde est d'accord pour défendre une œuvre d'art, un monument, la façade d'une église, un campanile, un pont, des ruines dont la valeur est à présent établie ; mais personne ne se rend compte en revanche que ce qu'il faut défendre, c'est justement ce passé anonyme, ce passé sans nom, ce passé populaire. »*



↑ La forme forte urbaine: rue partagée ou place comme espaces tenus, rez-de-chaussées surélevés d'hier et d'aujourd'hui (avec ou sans bande «verte» privative).

→ La forme forte urbaine : un même alignement (et du parcellaire) pour le «vivre ensemble» de toutes époques.





↑↓ Régénérations successives et sans concessions d'une même forme urbaine.

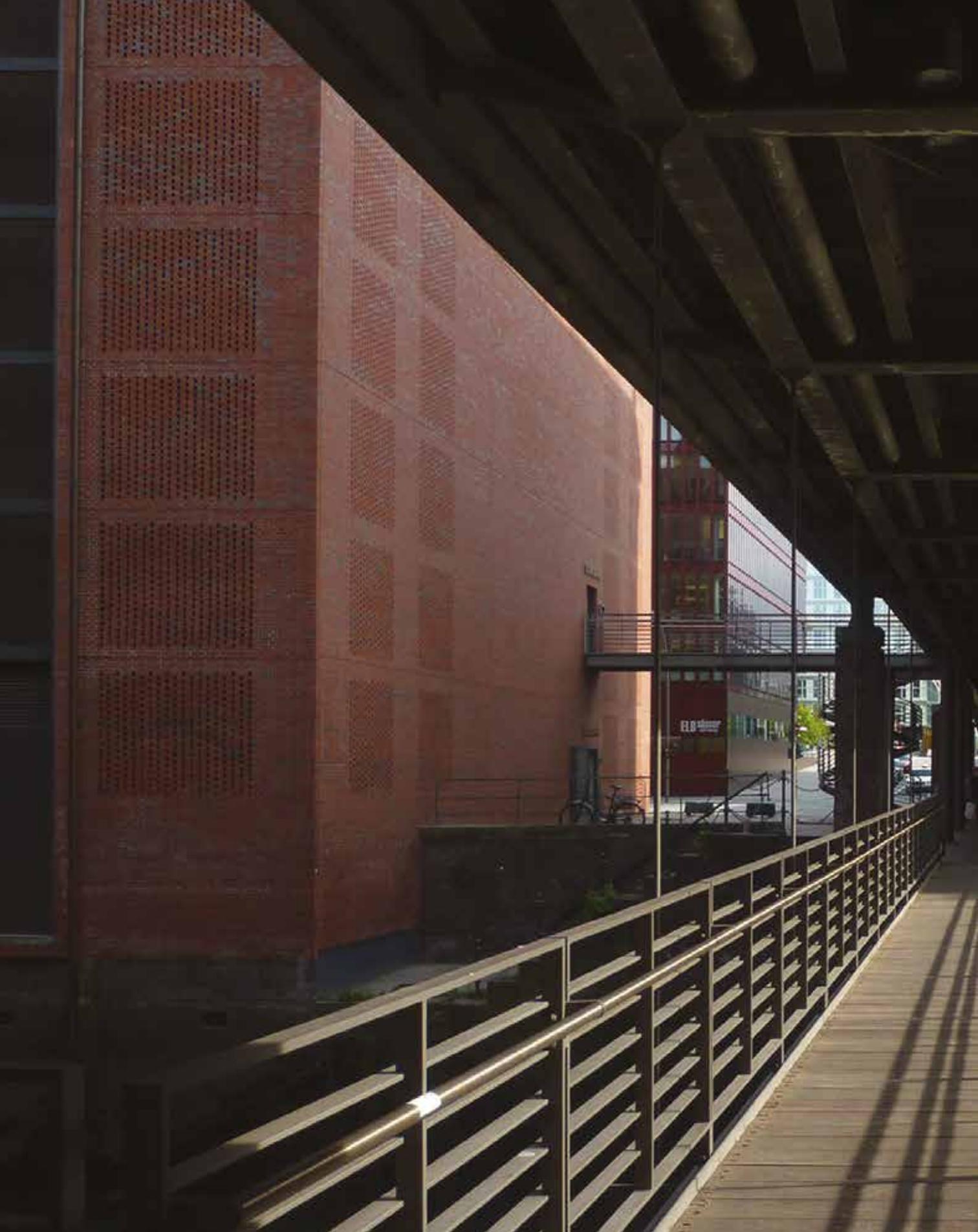


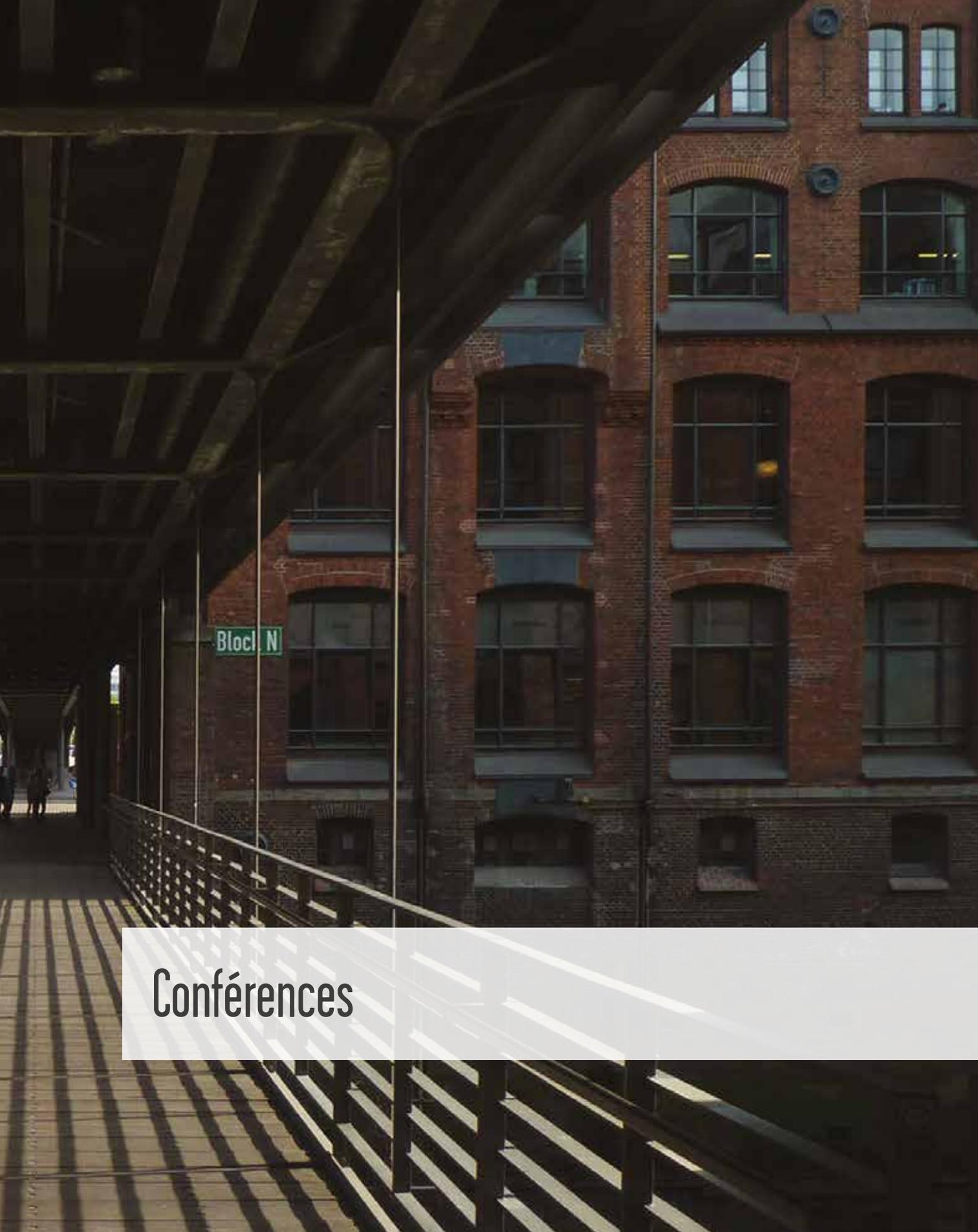


↑ La rue «robuste» et accueillante pour une grande mutabilité d'usages. Entre «mobilités» douces ou dures, tous arbitrages au choix. Ici un shunt du moment pour automobilistes.

↓ Falkenried Terrassen : une appropriation d'aujourd'hui dans une forme urbaine dont personne n'aurait voulu au stade projet.







# Conférences

## Hartmut Frank

Professeur émérite, ingénieur, architecte,  
HafenCity Universität Hamburg



## Hambourg, destinées urbaines

Hambourg est une ville commerciale. C'est un port avec une ville, davantage qu'une ville avec un port. L'examen de l'histoire urbaine montre que les intérêts portuaires priment dans toutes les décisions politiques. Sur le plan de l'histoire civique, Hambourg a toujours été une République. Les nobles n'ont pas eu le droit d'y posséder des propriétés jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. La ville n'a donc pas les monuments que l'on rencontre ailleurs : pas de châteaux ni de grands palais de nobles, ni même de cathédrale. Les Hambourgeois ont détruit la leur en 1803, payant la démolition avec la revente des pierres!

Faisons un bref retour sur le passé hambourgeois. Pas aux origines, du temps des guerres avec les Vikings du XII<sup>e</sup> siècle, mais à l'époque de la guerre de Trente Ans (1618-1648). Hambourg avait la chance d'avoir tout juste achevé la construction de ses fortifications au début du conflit, ce qui lui permit d'échapper à la destruction. Cette fortification, construite par van Valckenbreugh, architecte ingénieur hollandais qui a aussi travaillé avec Vauban, est l'un des éléments les plus marquants de la structure urbaine, et se perçoit encore de nos jours. En regardant la carte, on voit d'abord les parcs, et on comprend très bien la structure de la ville : l'Elbe, horizontalement, et, verticalement l'Alster, une configuration qui rend très facile l'orientation en centre-ville. Dans les faubourgs, ça devient, comme à Paris, beaucoup plus compliqué. Fritz Schumacher, dont nous reparlerons plus bas, expliquait que la situation topographique de Hambourg, dans l'arc de la zone inondable de l'Elbe, n'était pas bien adaptée à l'implantation d'une ville. Il était pour lui impensable de construire des logements là où nous nous trouvons, dans la Speicherstadt. Pour lui, la vocation de ce secteur était exclusivement portuaire, industrielle.

### 1842 — la première reconstruction

Vous avez certainement entendu parler du bombardement de 1943, mais 100 ans auparavant, en 1842, Hambourg avait été pratiquement détruite par un grand incendie. Une anecdote très symbolique de Hambourg : lors de cette catastrophe, on n'a pas protégé les maisons privées, mais uniquement le bâtiment de la bourse, qui venait d'être livré depuis quelques

années - une nouvelle bourse moderne dont on était très fier. Elle a donc été un peu comme le Phénix qui émergeait des cendres de l'incendie. Le centre-ville n'existait plus, la ville médiévale n'existait plus. Pour voir aujourd'hui une ville hanséatique plus authentique, il faut aller à Wismar ou à Lübeck. À Hambourg, il n'en reste rien. La reconstruction qui a suivi le grand incendie de 1842 a été l'occasion de moderniser la ville. Des architectes d'un certain niveau sont intervenus sur le projet urbain : Gottfried Semper, originaire de Hambourg et à ce moment-là professeur à Dresde, ou Alexis de Chateauneuf, chef de la commission technique, également hambourgeois, qui a aussi travaillé quelques années à Londres puis à Oslo. Et un ingénieur anglais, William Lindley, celui qui a construit la première ligne de chemin de fer entre Hambourg et Berlin. Les structures médiévales n'existant plus, le plan du centre est profondément modifié. On construit une place centrale sur l'emplacement d'un ancien monastère, de la même façon qu'on a utilisé à Paris des terrains sacralisés, religieux. On crée un nouveau centre-ville, et c'est la première fois que l'on discute de la création d'un forum public, un espace monumental en centre-ville, qui manquait à Hambourg. Ce sont des architectes comme Chateauneuf, par exemple, qui suggèrent la construction d'un nouvel hôtel de ville, ou les premiers architectes néogothiques, comme Theodor Müller, qui proposent l'utilisation de briques rouges, matériau emprunté aux cathédrales gothiques des villes hanséatiques. À partir de cette période, la brique devient le matériau local par excellence.

Le deuxième épisode marquant de l'histoire de Hambourg est l'entrée dans l'union alliée du Reich — l'Empire allemand — après la guerre de 1870. Avant l'entrée dans le Reich, toute la ville était port, et les fortifications de la ville étaient aussi la barrière de la douane. Avec le Reich, Hambourg devient un port franc, une frontière s'installe entre la zone portuaire et la ville. Pour cela, on a sacrifié une partie de la ville médiévale, on a construit la Speicherstadt et un nouveau port, l'un des plus modernes de l'époque - pas un port de docks comme à Londres, mais un port avec les marées, avec des quais assez hauts pour les bateaux. Voilà la situation autour de 1900.

## L'autonomisation de la Speicherstadt

Ces développements entraînent une croissance urbaine considérable. Franz Andreas Meyer, architecte néogothique imprégné des influences anglaises diffusées par l'école de Hanovre — le royaume de Hanovre était à l'époque uni avec l'Angleterre — est non seulement architecte et ingénieur de la Speicherstadt, mais aussi responsable du premier plan d'extension de la ville. Il définit un plan à la mode de l'époque, avec des petits parcs, des places en étoile, etc. Simultanément, on discute depuis l'incendie de 1842 de la construction d'un hôtel de ville. Martin Haller, l'architecte, conçoit cinq projets : le premier en tant qu'étudiant, alors qu'il fait ses études aux Beaux-Arts de Paris et collabore avec Charles Garnier sur le projet de l'Opéra. À son retour, il sera l'architecte de la Belle Époque et construira des banques, des édifices commerciaux.

La création du port indépendant entraîne la séparation des entrepôts d'avec la gestion logis-tique des bateaux de commerce. On construit pour la première fois en ville des immeubles spécialisés dans le tertiaire, suivant l'exemple de Londres — on parlait dans

le Hambourg de cette période-là de la *city*. En ce début de XX<sup>e</sup> siècle, est élu un nouvel architecte de la ville, Fritz Schumacher, jeune Brémois qui a vécu à New York et a fait une partie des ses études à Munich. Il est déjà connu pour avoir organisé plusieurs grandes expositions, et avoir créé avec un autre professeur de l'Institut polytechnique de Dresde, les premiers séminaires d'urbanisme. Il fut également en 1906 l'un des membres fondateurs du Deutscher Werkbund — l'association allemande des artisans. Malgré ce curriculum imposant, il est critiqué pour son manque d'expérience sur le plan administratif. Il n'avait certes pratiquement aucune expérience pratique de l'urbanisme, mais c'était un intellectuel. Il a beaucoup écrit, relatant les problèmes qu'il rencontrait dans ses publications. Il se réfère à Semper, à la reconstruction de la ville en 1842, et il parle du *Kunstwerk* de Hambourg, soit « l'œuvre artistique hambourgeoise » (de Hambourg comme chef d'œuvre), telle qu'elle a été reconstruite après le grand incendie. Il est très intéressant qu'il ne fasse aucune référence à Mayer, l'urbaniste qui l'a précédé à Hambourg, ni à la Speicherstadt, mais qu'il se réfère plutôt à Semper, à l'idée de forum et à la création d'espaces selon des principes artistiques.



## Schumacher, urbaniste de la ville et « pape » de la brique rouge

Aujourd'hui, Schumacher est toujours considéré comme le « pape » de la brique rouge. Pour-tant, ses premiers projets sont en pierre, dans la tradition de Dresde et Munich. Mais il se retrouve rapidement confronté aux puissantes organisations locales de la Heimatschutz (mouvement de protection du patrimoine) en faveur de la brique rouge. « Nous avons la terre ici, de la terre avec de l'acier dedans, qui produit des briques rouges et ça, c'est notre *Blut und Boden*, notre sang et notre terre ». L'un des protagonistes de cette théorie est Fritz Höger, architecte de la Chilehaus, mais le fait intéressant est qu'il ne propose pas une architecture rétrograde, imitant la tradition médiévale de la ville, mais envisage l'adaptation des typologies traditionnelles pour des usages modernes, pour les grands immeubles de bureaux. Höger a justement publié avec un journaliste social-démocrate de l'époque un livre discutant cette question. Schumacher change alors très vite de position, au point de devenir le pape de la brique rouge. Il publie son livre *Das Wesen des Neuzeitlichen Backsteinbaues* (« L'essence du bâtiment moderne en brique »), sur l'utilisation de la brique dans la construction moderne. Pour lui, la brique, produit industriel moderne, est très facilement adaptable aux besoins d'une ville moderne.

Schumacher est initialement responsable des bâtiments de la ville (écoles, hôpitaux...), des constructions financées par la ville, mais il se mêle dès le début d'urbanisme, qui est à l'époque l'affaire des ingénieurs. Le premier projet sur lequel il peut exercer son influence est le percement de la Mönckebergstraße pour la première ligne de métro, une brèche dans un quartier qui a survécu au grand incendie, une voie qui crée une connexion entre l'hôtel de ville et la nouvelle gare centrale alors en chantier. Son projet le plus important, selon moi, est le Stadtpark, le Parc de la ville, conçu sur le modèle des parcs modernes de Chicago, Boston et autres villes des États-Unis. Notons que le Stadtpark n'est pas implanté au centre-ville, mais dans une position un peu excentrée, dans le quartier populaire de Barmbek.

Schumacher ne pense pas à une ville uniquement fonctionnelle. Pour lui, les espaces clos sont la base, et il en plante dans tous les coins de la ville. Dans les quartiers d'habitations, Schu-

macher essaye d'introduire de nouvelles typologies. Il publie un grand nombre de livres sur la question du logement avec des propositions de nouvelles typologies qui tranchent sur celles des rationalistes Gropius et Hannes Meyer. Il ne propose jamais de barres alignées, privilégiant toujours les situations mixtes, avec des parcs publics, des espaces verts semi-publics et des édifices publics, des écoles, comme des monuments sociaux. À ce titre, Jarrestadt, avec en son centre le grand carré attribué par concours à l'architecte Karl Schneider, est un exemple typique. C'est un quartier moderne mais avec une conception d'espace définie artistiquement, et non techniquement par le soleil, le vent ou autre.

## Le Grand Hambourg

Quand il revient à Hambourg en 1924, après un passage de quelques années à Cologne, Schumacher devient *Oberbaudirektor* — directeur général de l'urbanisme. Il a négocié avec la ville et obtient beaucoup plus de pouvoir, il double son salaire, et pour la première fois, il est aussi chef des ingénieurs, des paysagistes et des architectes. Il participe à plusieurs organismes qui réfléchissent au redécoupage du territoire de l'Empire. Il discute la création d'un Grand Hambourg, comme il avait pu créer un Grand Cologne, incluant les communes limitrophes. Ce projet ne peut pas se réaliser pendant son mandat. Il perd son poste en 1933 avec l'arrivée des nazis au pouvoir. Il ne fera par la suite aucun projet, ni architectural ni d'urbanisme, et il ne sera pas membre de l'ordre des architectes locaux. Il restera à Hambourg et publiera de nombreux ouvrages.

L'architecte important à Hambourg pendant le nazisme est Konstanty Gutschow, qui a au-dessus de son bureau le portrait de Hitler, obligatoire, à gauche d'Hitler, le portrait de Fritz Todt, le chef du génie civil et militaire de l'Allemagne nazie, et à droite, Fritz Schumacher. Ce qui signifie que comme urbaniste, il se considérait comme son successeur. Après la création du Grand Hambourg par les nazis en 1937, il devient responsable de la planification du nouveau centre-ville à Altona. À la suite des bombardements de 1943, il commence à réfléchir à la restructuration du territoire de la ville, et

commence à concevoir, pour la première fois, un grand axe est-ouest, qui figure dès lors dans tous les projets d'urbanisme de la ville, et sera finalement réalisé dans les années 60.

Après la Seconde Guerre mondiale, il ne reste rien de la ville, tout est à reconstruire. Les premiers projets de reconstruction envisagent une ville-paysage, un grand parc avec quelques logements, ce qui s'avère insuffisant pour couvrir les besoins de logements. Heureusement - si l'on peut dire - beaucoup de bombardements avaient été effectués avec des bombes incendiaires, qui avaient brûlé les planchers mais épargné les murs porteurs, ce qui permettait une reconstruction très rapide.

### De la Speicherstadt à la Hafencity

En 1985, Egbert Kossak, alors chef de l'urbanisme, décédé tout récemment, réintroduit dans la discussion l'idée d'un urbanisme planifié avec une intention artistique, avec quelques lignes générales visant à donner un visage à la ville ; une ville envisagée non comme la somme de constructions fonctionnelles, mais une ville formellement définie par les urbanistes. Kossak lance et développe l'idée de transformer les parties du port sous-utilisées suite à la crise, et leur passage sous l'administration de la ville, et non plus de l'administration du port. Un processus compliqué, car si les terrains du port appartenaient à la ville, leur administration était totalement indépendante de celle-ci. Une agence a fait le *masterplan*, proposant la réalisation d'un quartier avec des logements orientés autant que possible vers l'Elbe, un détail économiquement très important. Si on voit l'Elbe, on peut vendre le m<sup>2</sup> plus cher. On voit sur le plan de 1999, qui diffère de la réalisation, que l'on ne s'oriente pas vers la Speicherstadt, qui suit les canaux. On fait une organisation vers l'Elbe, une orientation non pas fonctionnelle, mais visuelle, pour les logements et les bureaux.

Une fois actée la décision de construire la Hafencity, un concours pour une MediaCity sur la pointe du quartier, où se trouve le bâtiment de Kallmorgen, a été organisé. Des architectes d'Amsterdam ont remporté la consultation avec un projet de tour, mais qui a été remis en cause après les événements du 11-Septembre. De toute façon, la crise du début du siècle avait

asséché les capitaux pour construire le projet. C'est donc un promoteur qui a voulu construire une philharmonie privée sur cet emplacement. Il a proposé de garder le *Speicher*, l'entrepôt, monument protégé et classé, et de construire par-dessus, et il a demandé à son camarade d'études à Zürich, Jacques Herzog, de faire un projet. Mais c'était une bombe : le projet a été présenté à la chambre d'architecture, mais beaucoup ont protesté puisque c'est le gagnant du concours qui est censé construire. Et lui est arrivé sans commission avec un projet, et il a reçu la commission. Tous les architectes étaient d'accord : ils ont fait une véritable *standing ovation* à Jacques Herzog. Je n'ai jamais entendu une histoire semblable dans notre milieu...

### Une culture négligée

En conclusion, comme vous avez pu le comprendre à la vue des plans historiques, Hambourg est une ville qui s'est beaucoup modifiée au cours du temps. Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, elle est devenue une nouvelle ville. La même logique s'est répétée après guerre : on a reconstruit, sans grand respect pour les bâtiments qui restaient. Ainsi, le premier bâtiment de bureaux construit après la constitution de la Speicherstadt en secteur autonome, le Dovenhof, avait survécu aux bombardements. Dessiné par l'architecte de l'hôtel de ville, Martin Haller, il était très célèbre pour être le premier à être équipé d'un ascenseur. Toute la typologie du Kontorhaus - immeuble de bureaux - y était développée. On l'a détruit à la fin des années 60 pour construire un nouvel immeuble de bureaux, le Neue Donvenhof.

L'architecture de Hambourg est beaucoup plus conservatrice que l'architecture de Berlin, par exemple. C'est-à-dire que les riches de Hambourg, qui résident dans leurs maisons de l'Ouest avec vue sur l'Elbe, — là où travaille l'argent —, se sont toujours construits des maisons de style Heimatschutz (régionaliste) ou autre, mais jamais des maisons modernistes. Et les rares exemples de telles constructions, comme celles réalisées par Karl Schneider, ont été détruites pour laisser place à de nouveaux bâtiments. Selon moi, Hambourg n'est pas une ville qui regarde sa propre culture avec un grand respect. Ses priorités sont toujours la rénovation et la modernisation.



## Hambourg face à son patrimoine

La Speicherstadt et le Kontorhausviertel avec la Chilehaus à Hambourg ont été classés Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2015, et, dès 2016, il a été décidé de charger une personne de la gestion du site. En France, vous connaissez peut-être des gens, au sein des DRAC, nommés responsables des sites du Patrimoine mondial ? Pour ma part, je suis responsable de la coordination des travaux modificatifs dans le périmètre classé, je m'occupe également de la construction d'un centre d'information, des choses de ce genre. Mon bureau est situé dans l'Office de protection du patrimoine. Je vais tenter d'expliquer les grandes lignes de la politique de protection des monuments historiques en Allemagne, devenue très importante à Hambourg après un grand changement en 2013.

### Une gestion décentralisée

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'en Allemagne les législations de protection du patrimoine sont édictées par les Länder, et non par le ministère de la Culture comme cela peut-être le cas en France ! Il me semble même qu'en France, un service de l'inventaire centralisé définit les critères d'inventaire applicables dans les différentes régions et départements. Chez nous, c'est différent : c'est vraiment le Land qui est moteur, et donc ici la ville, puisque Hambourg est un Land en soi, avec son propre service d'inventaire, son service de préservation des bâtiments qui valide les plans, etc. Le grand changement dans la protection du patrimoine historique à Hambourg que j'évoquais précédemment, c'est qu'avant 2013, il y avait deux listes d'inventaire. Une première liste recensait des bâtiments à la valeur historique reconnue — mais c'était très compliqué, parce qu'elle n'impliquait pas vraiment de protection — comportant environ 3 000 monuments. La vraie liste des monuments historiques protégés recensait 1 900 bâtiments. En 2013, nous avons intégré automatiquement les bâtiments de la première liste dans la deuxième liste, qui implique différentes protections légales.

### Particularités patrimoniales

J'aimerais souligner quelques points très intéressants de cette loi de protection du patrimoine à Hambourg. Il y a, depuis 2013, jusqu'à 90 % d'allègements fiscaux pour les travaux, aspect très intéressant et argument fort pour convertir les 3 000 bâtiments inscrits dans la première liste. Ces allègements peuvent être assortis de subventions. Un autre aspect que vous connaissez aussi en France, c'est la logique de protection du périmètre, c'est-à-dire la définition d'un périmètre préservé autour des monuments. Il y a aussi un élément, que personnellement je ne connaissais pas avant d'arriver à Hambourg, c'est la protection du patrimoine mobile, par exemple des bateaux, que l'on peut inscrire sur la liste des monuments historiques. C'est très important dans une ville portuaire comme ici. On est même en train, pour le nouveau musée maritime, de ramener un bateau de New York, comme symbole de l'histoire commerciale de la ville. Enfin, nous avons également une protection des jardins des ensembles, et une autre chose assez nouvelle, un plan de protection du patrimoine défini conjointement par l'office de protection du patrimoine et le propriétaire, pour protéger le bâtiment plus efficacement à l'avenir.

Tous ces changements ont été réalisés sans réelle augmentation de budget des services du patrimoine, mais avec des régularisations de CDD. Hambourg, après des projets comme l'Elbphilharmonie, examine très attentivement les dépenses... Pourtant, et en conséquence, le département de protection du patrimoine est vraiment surchargé, parce que jusqu'en 2013, il n'avait à gérer que 1 900 bâtiments et doit désormais en administrer 4 900. Et comme les 3 000 bâtiments nouvellement intégrés n'étaient pas documentés, il a fallu engager une procédure pour décrire et démontrer leur valeur patrimoniale. Le service de l'inventaire a donc énormément de travail depuis 3 ans pour rattraper ce retard. Et s'ajoute à cela le Patrimoine mondial.

## Conserver les fonctions d'origines

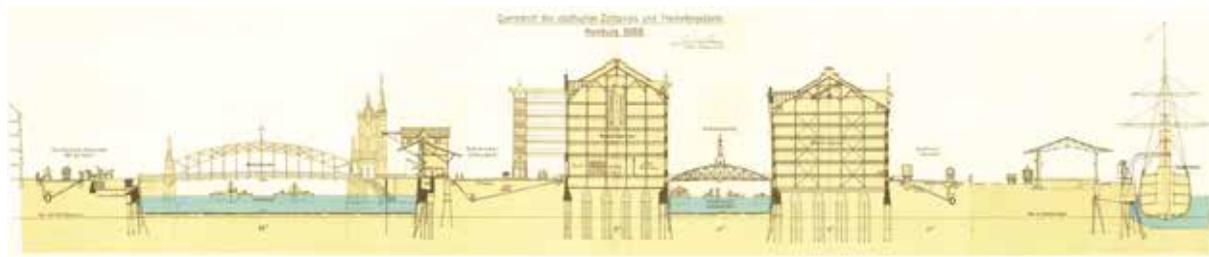
Revenons maintenant à la Speicherstadt. L'un des éléments qui empêche la transformation du secteur en quartier d'habitat branché, c'est la loi de protection des inondations qui y proscrit l'installation de logements. Vous apercevrez dans la Speicherstadt les ponts et les passerelles en hauteur qui permettent de rejoindre le reste de la ville lors des grandes marées. C'est ce qui explique aussi le fort degré de conservation de la Speicherstadt, qui a gardé ses fonctions d'origine. Il n'y a plus d'entrepôts de café, même s'il arrive que l'on sente encore quelques fois l'odeur du café, qui est très longue à partir. En revanche, on trouve de nombreux négociants de tapis d'Orient en gros qui stockent encore leurs marchandises dans les entrepôts parce que les bâtiments sont très secs. On peut dire que c'est la dernière utilisation qui soit encore très proche à la fonction d'origine. Sinon, on trouve énormément de magasins de mode, qui vendent aussi en gros. Au Patrimoine mondial, nous insistons beaucoup sur le fait que le monument doit vivre. Nous faisons nôtre une conception anglo-saxonne ou australienne du patrimoine : pour un bâtiment donné, peut-on garder une utilisation — la dimension patrimoniale immatérielle du site —, ne peut-on pas adapter l'aspect matériel pour conserver cette fonction ? On travaille beaucoup avec cette idée, et le Patrimoine mondial ouvre un chemin pour penser plus dans cette direction.

La grande chance de la Speicherstadt est d'être aux mains

d'une seule entité autonome qui appartient à 100 % à la ville. Une vraie SARL, responsable devant la municipalité qui garde quand même une influence. Tout le monde est conscient de la valeur de la Speicherstadt, et avant même le classement au Patrimoine mondial, il existait déjà une politique pour préserver l'aspect du quartier. En 2002, le propriétaire lui-même a dit qu'il voulait garder la valeur et l'aspect du bâtiment et a publié un petit livret sur la façon de procéder.

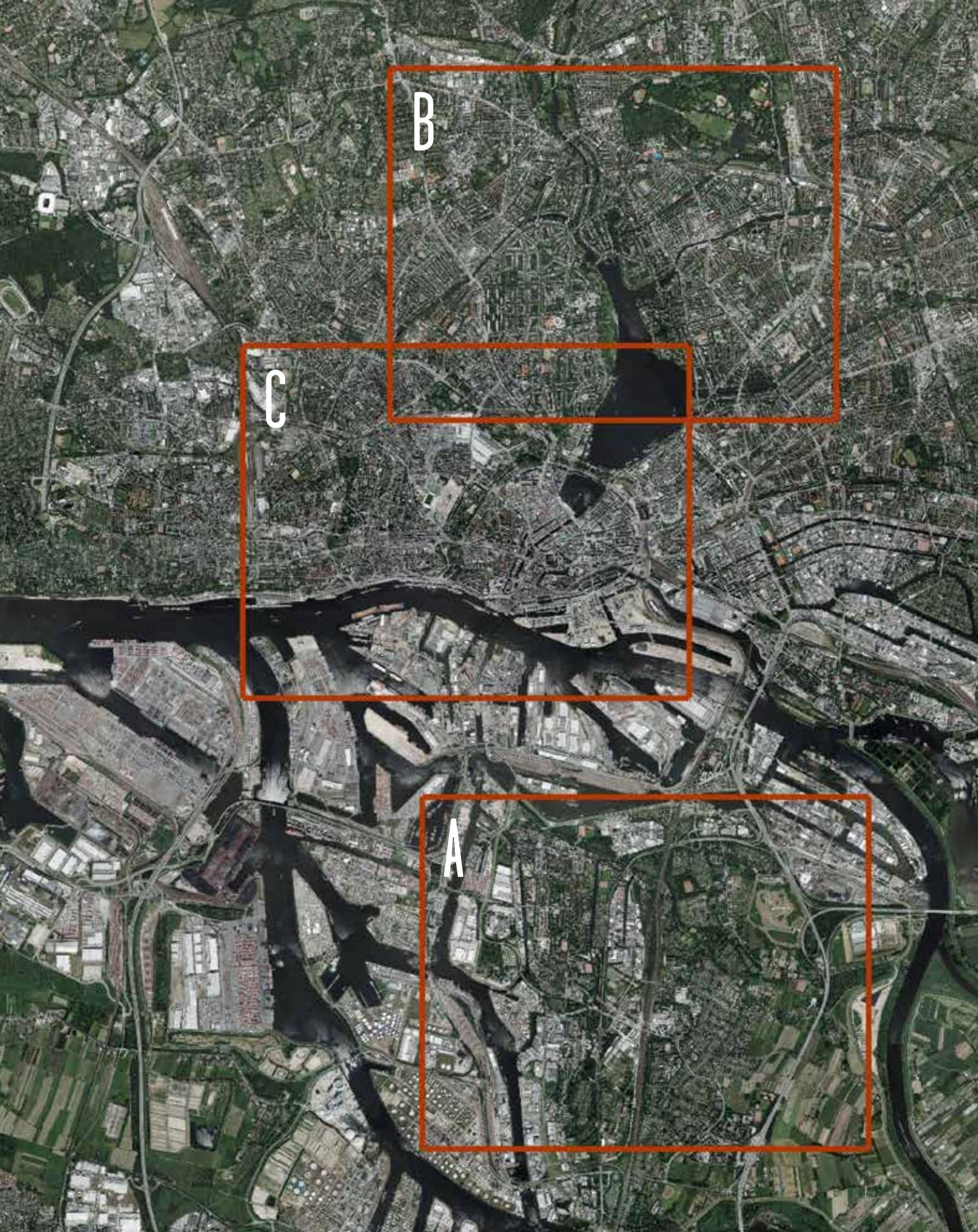
## Le patrimoine comme identité locale

Pour finir, nous avons publié en 2010 un guide de développement du centre-ville, qui définissait les grandes lignes. Avant ma nomination au Patrimoine mondial, un vrai plan traitant des différents aspects a été établi sur le secteur de la Speicherstadt, indiquant la manière de traiter les façades, les toits, etc. au niveau technique. Et il y a aussi une mise en forme du plan local de développement d'urbanisme, définissant les grands ensembles à conserver, et qui traite aussi les points comme la protection contre les marées, des choses comme ça. Nous disposons au total de cinq outils pour gérer la Speicherstadt. L'autre grand projet, c'est la construction d'un centre d'information sur le Patrimoine mondial. Le Havre est un très bon exemple : l'inscription au Patrimoine mondial a été vraiment une redéfinition de la conscience de la ville sur elle-même. Un travail génial a été fait. Ici, à Hambourg, ce n'était pas nécessaire : les gens sont conscients du patrimoine qu'ils ont, et sont fiers d'être hambourgeois.



# Atlas des quartiers visités

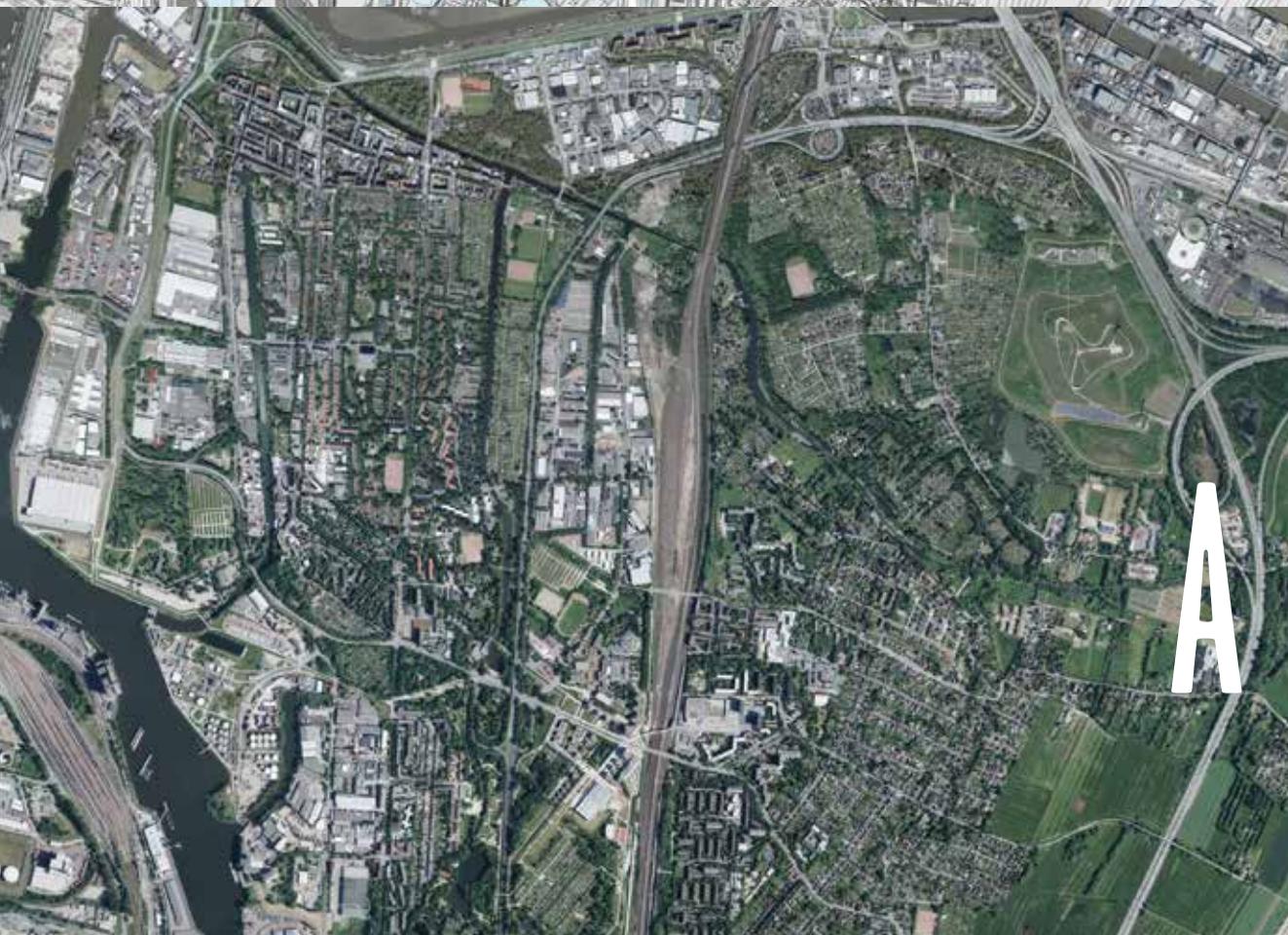


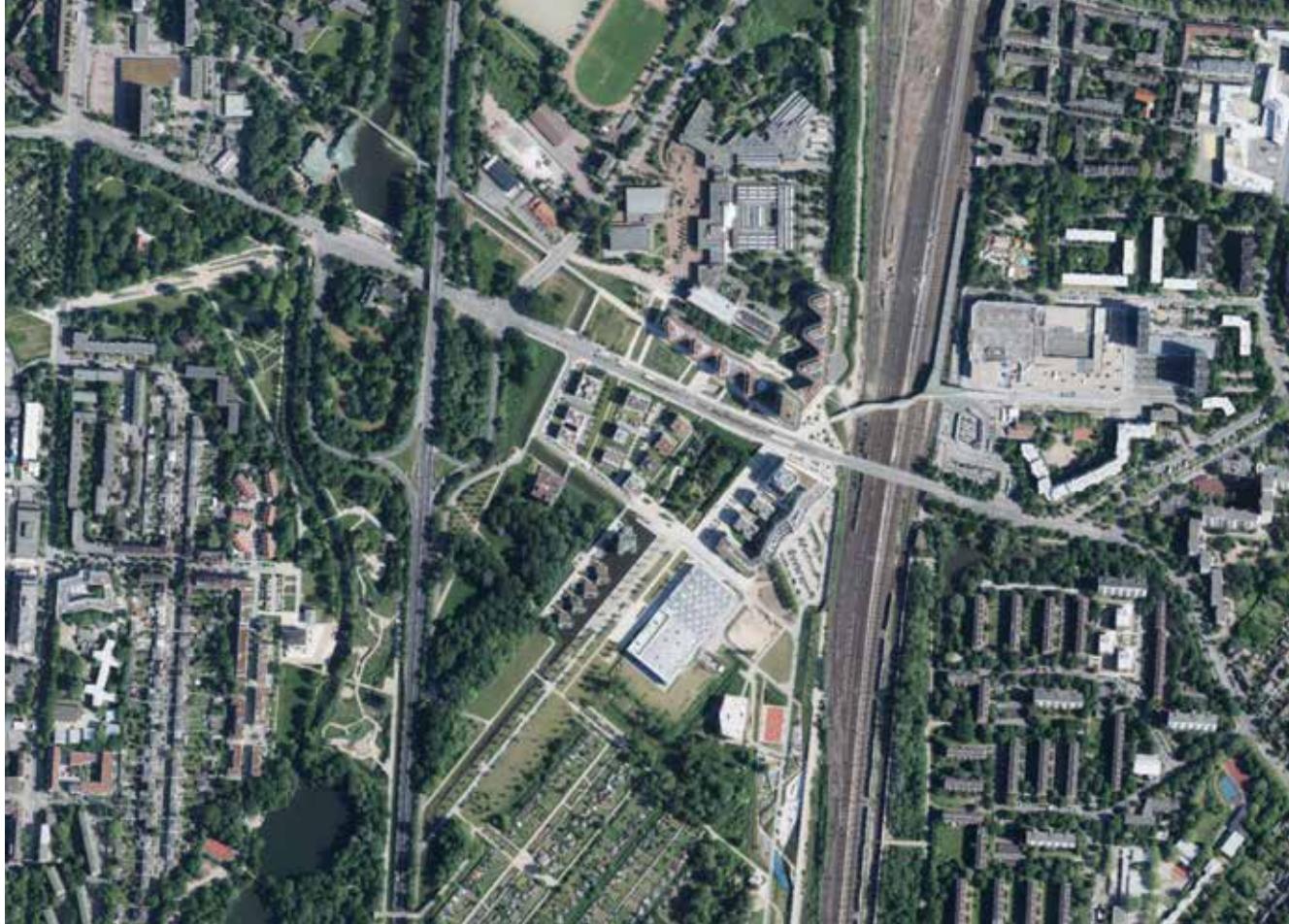
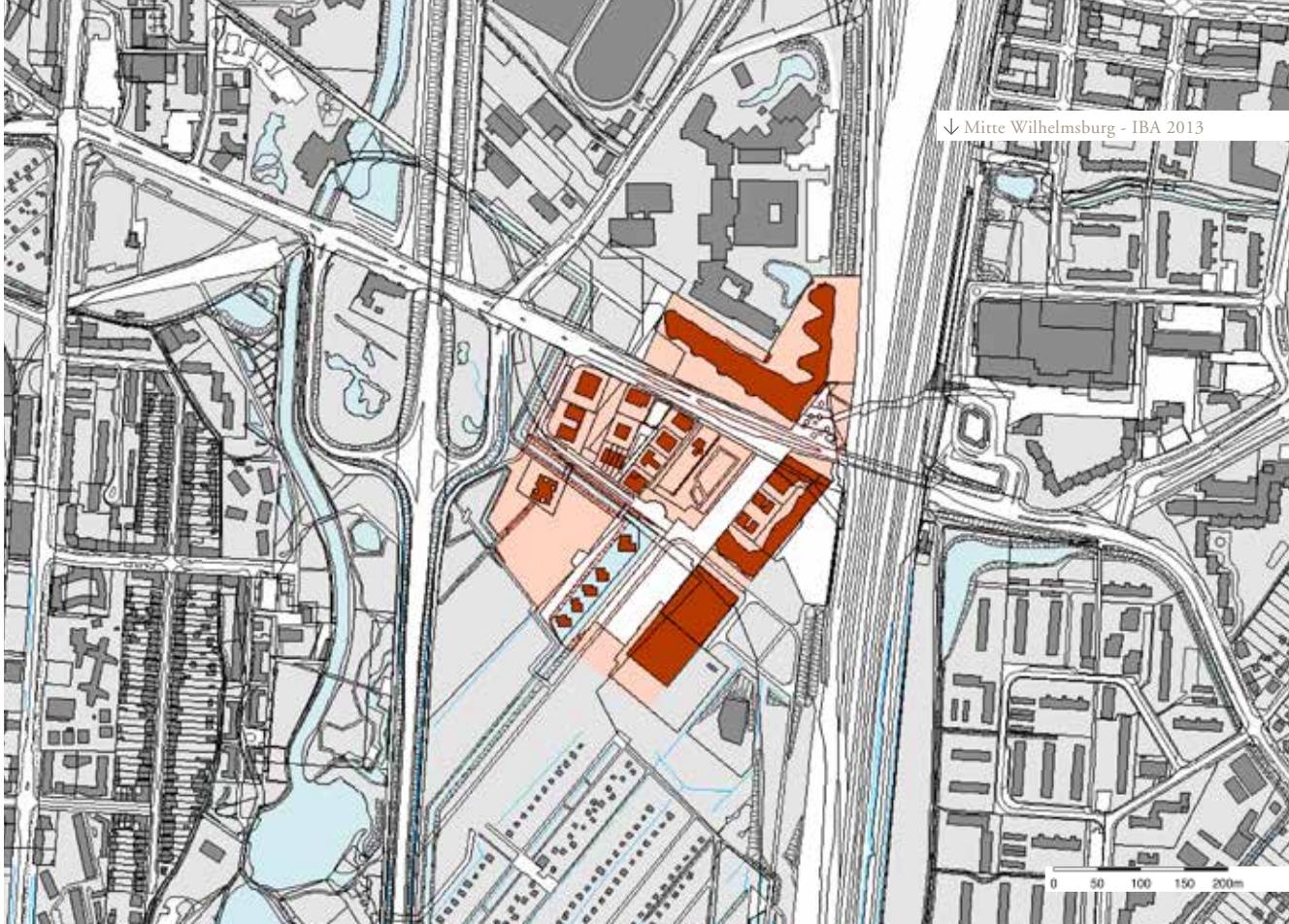


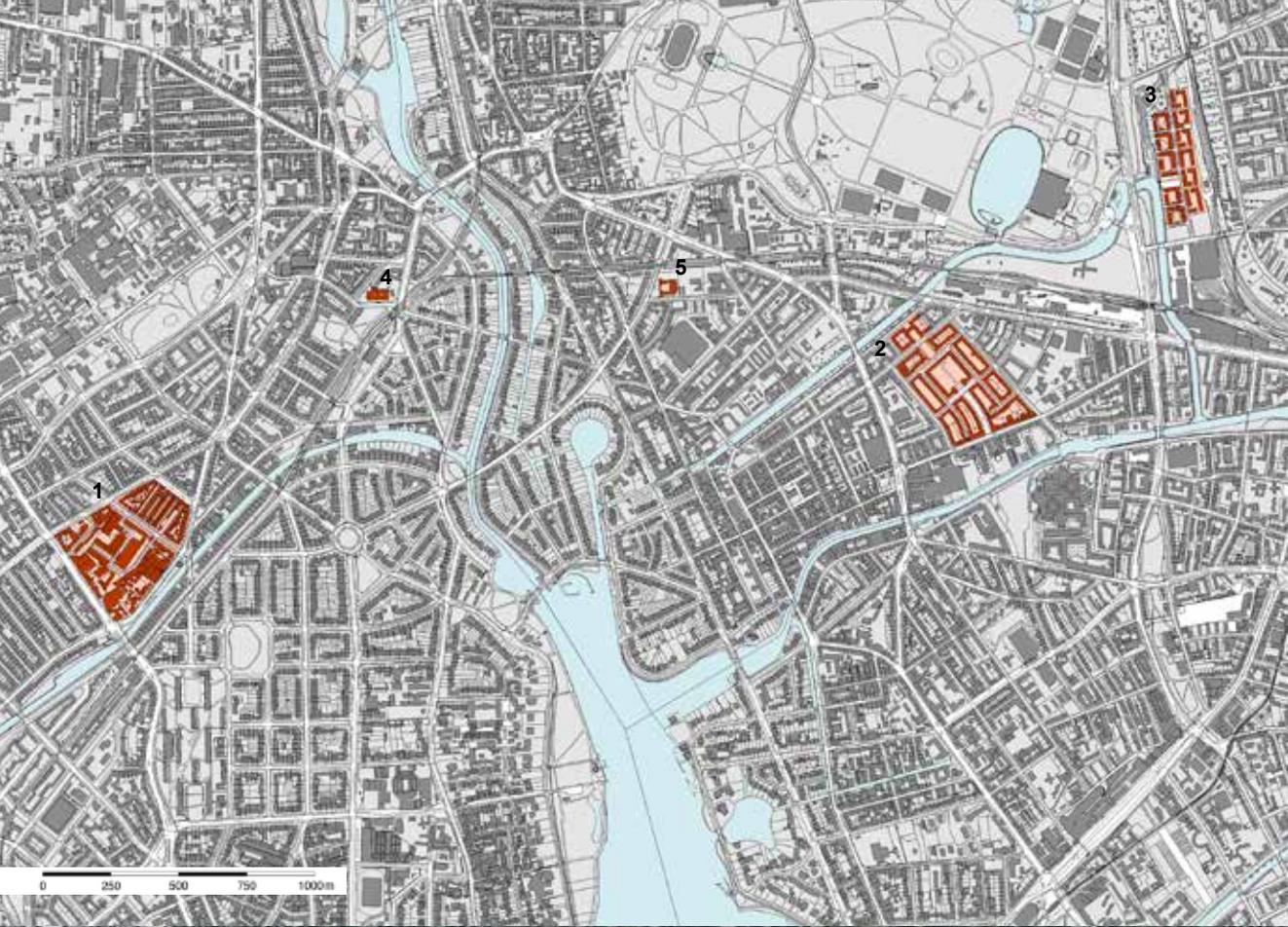
B

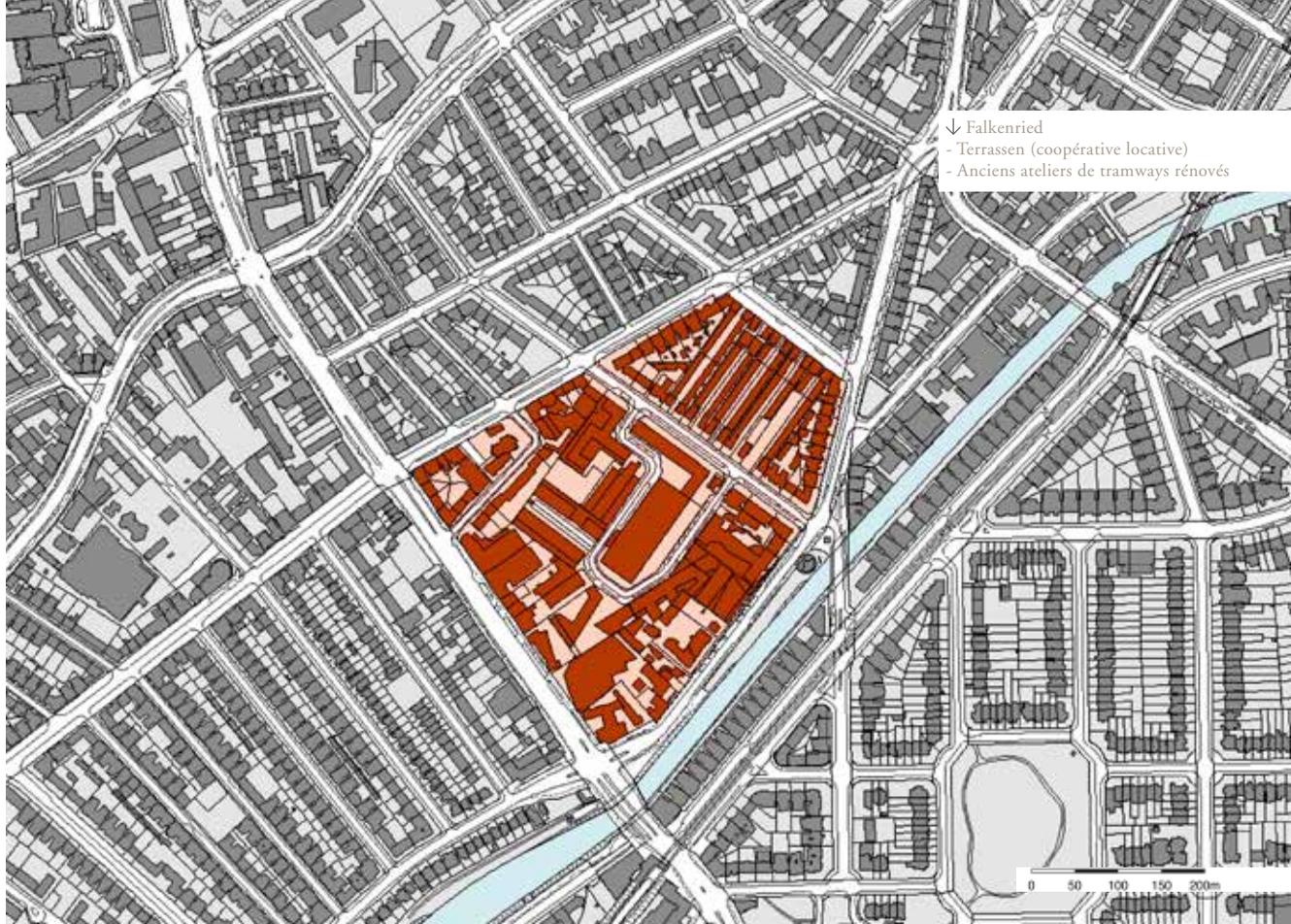
C

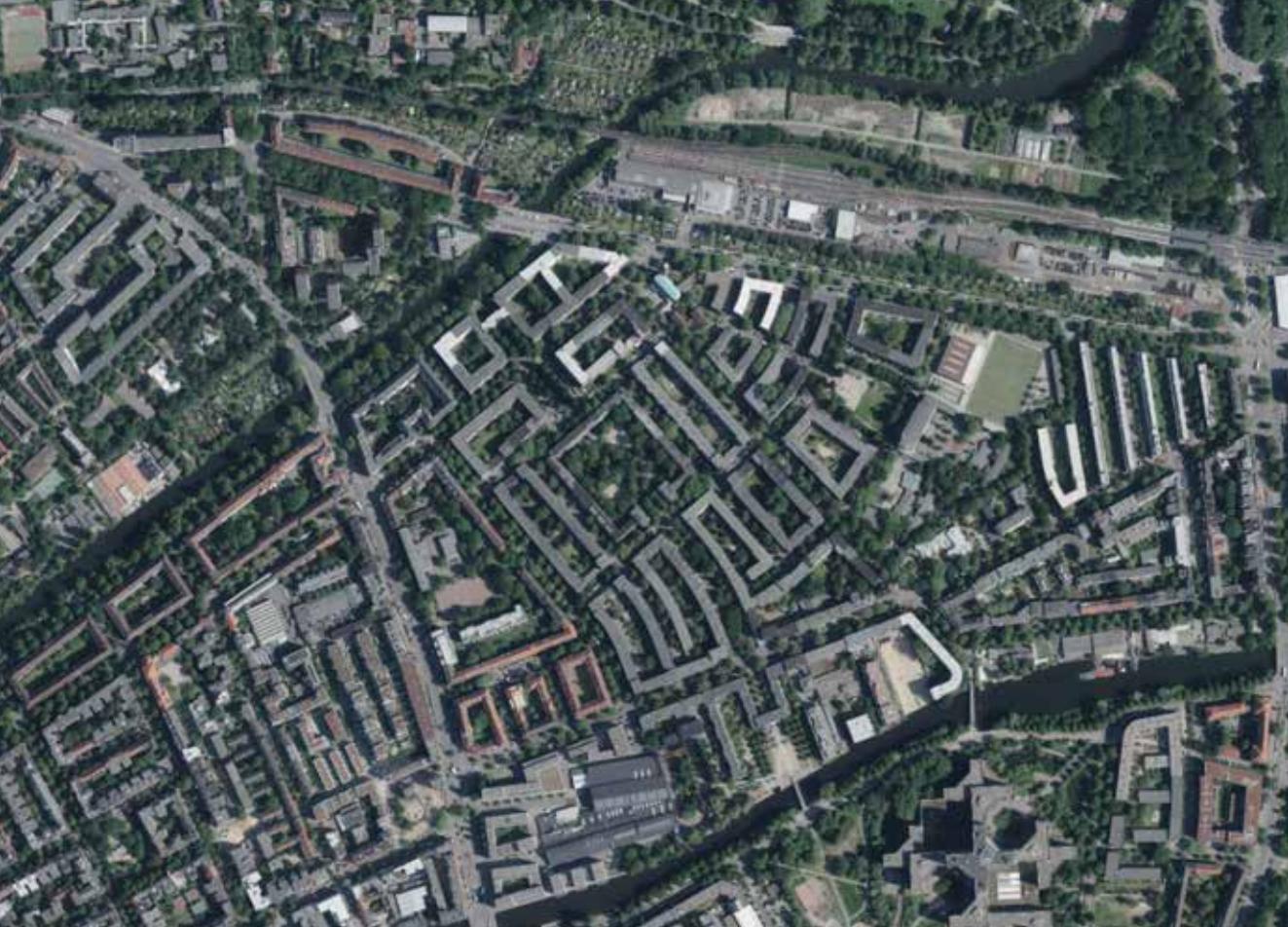
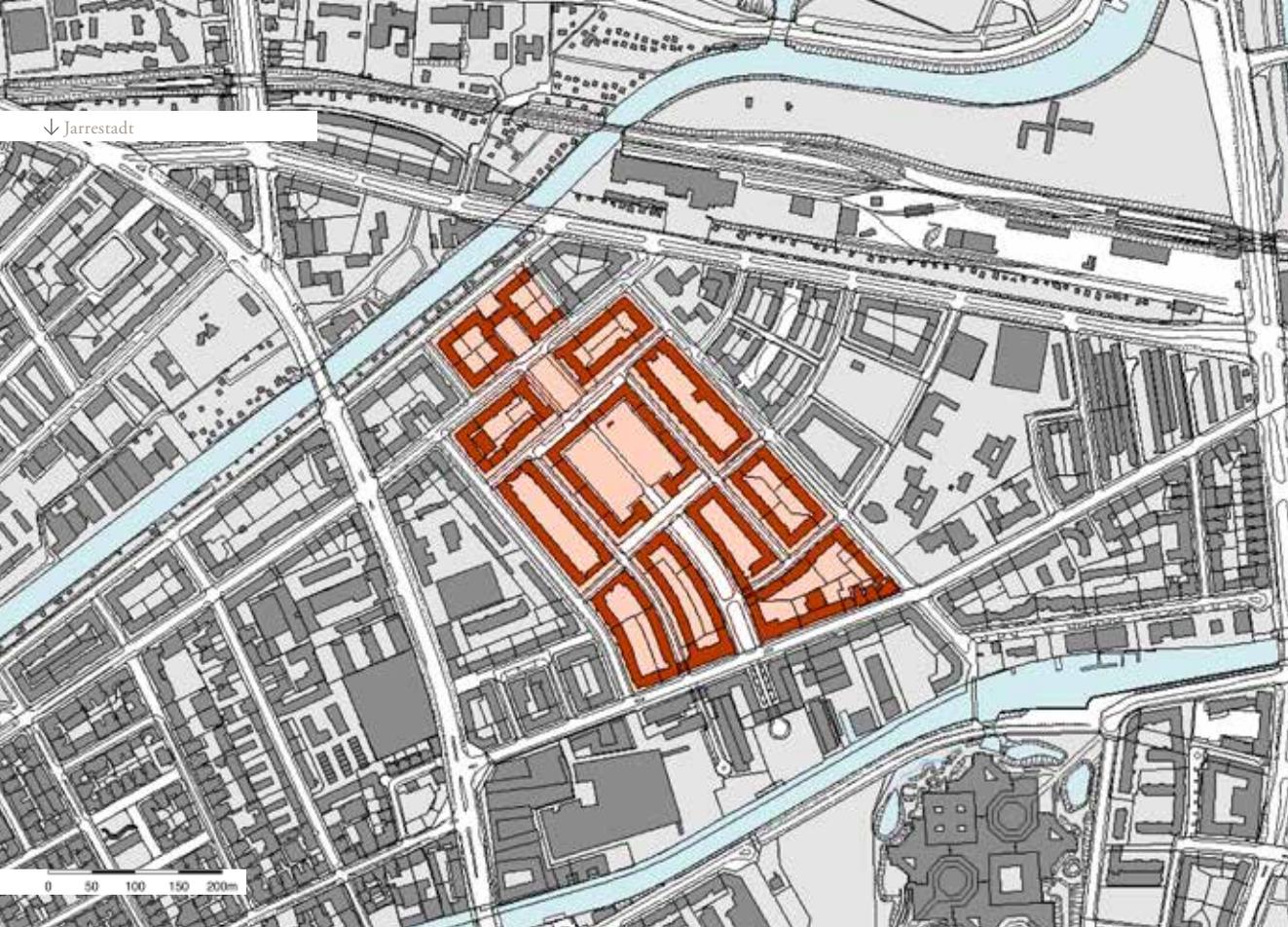
A



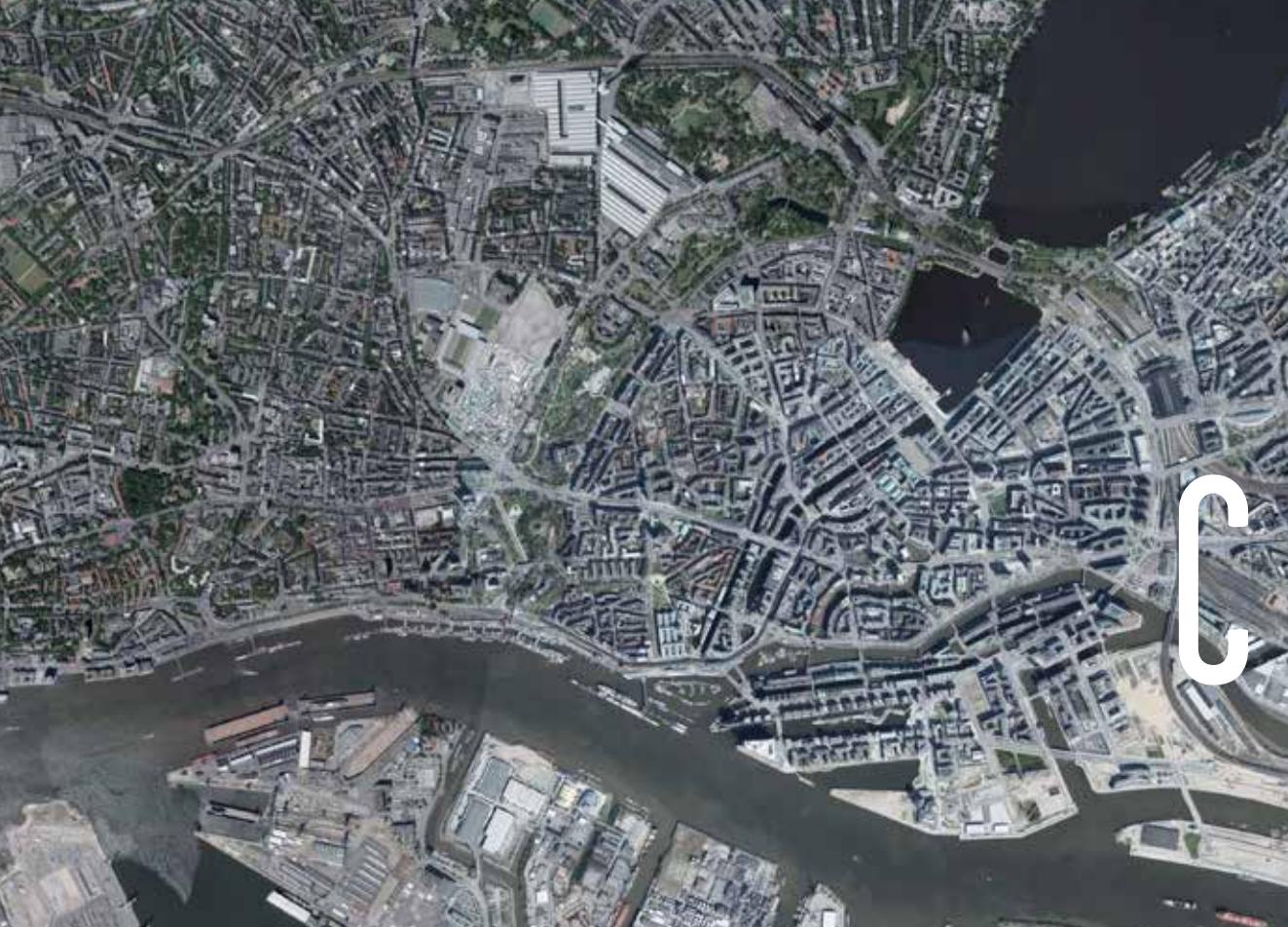
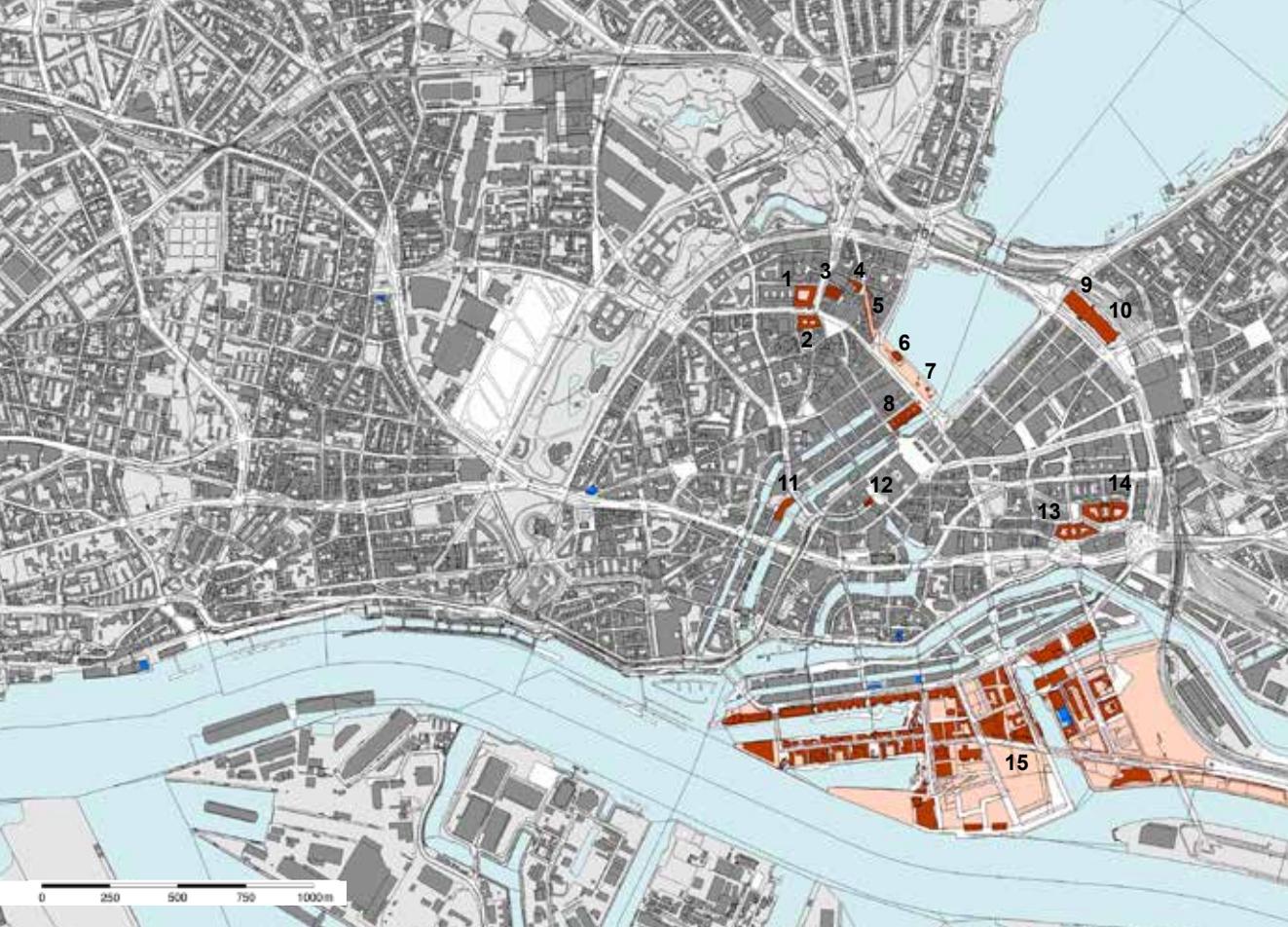


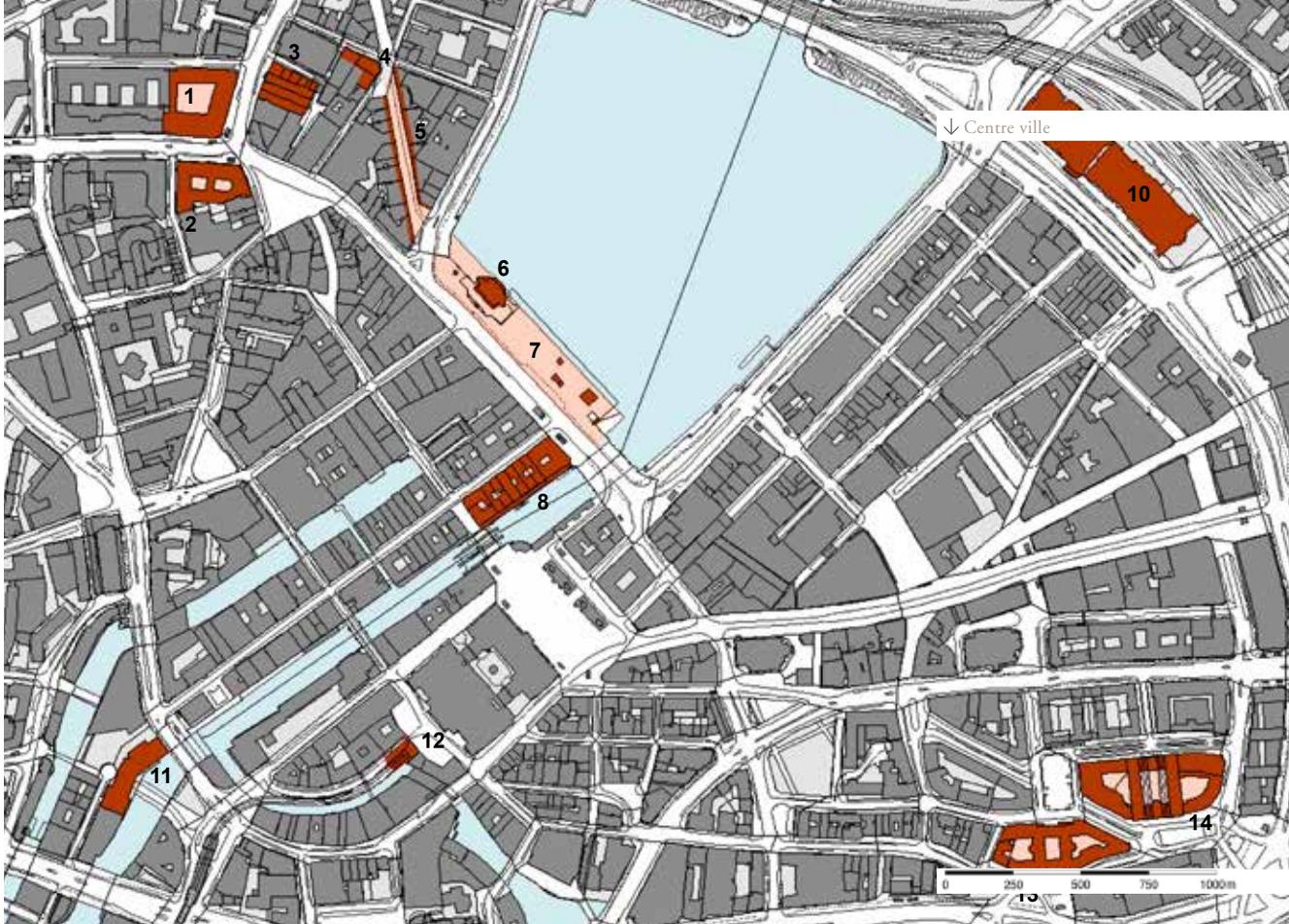


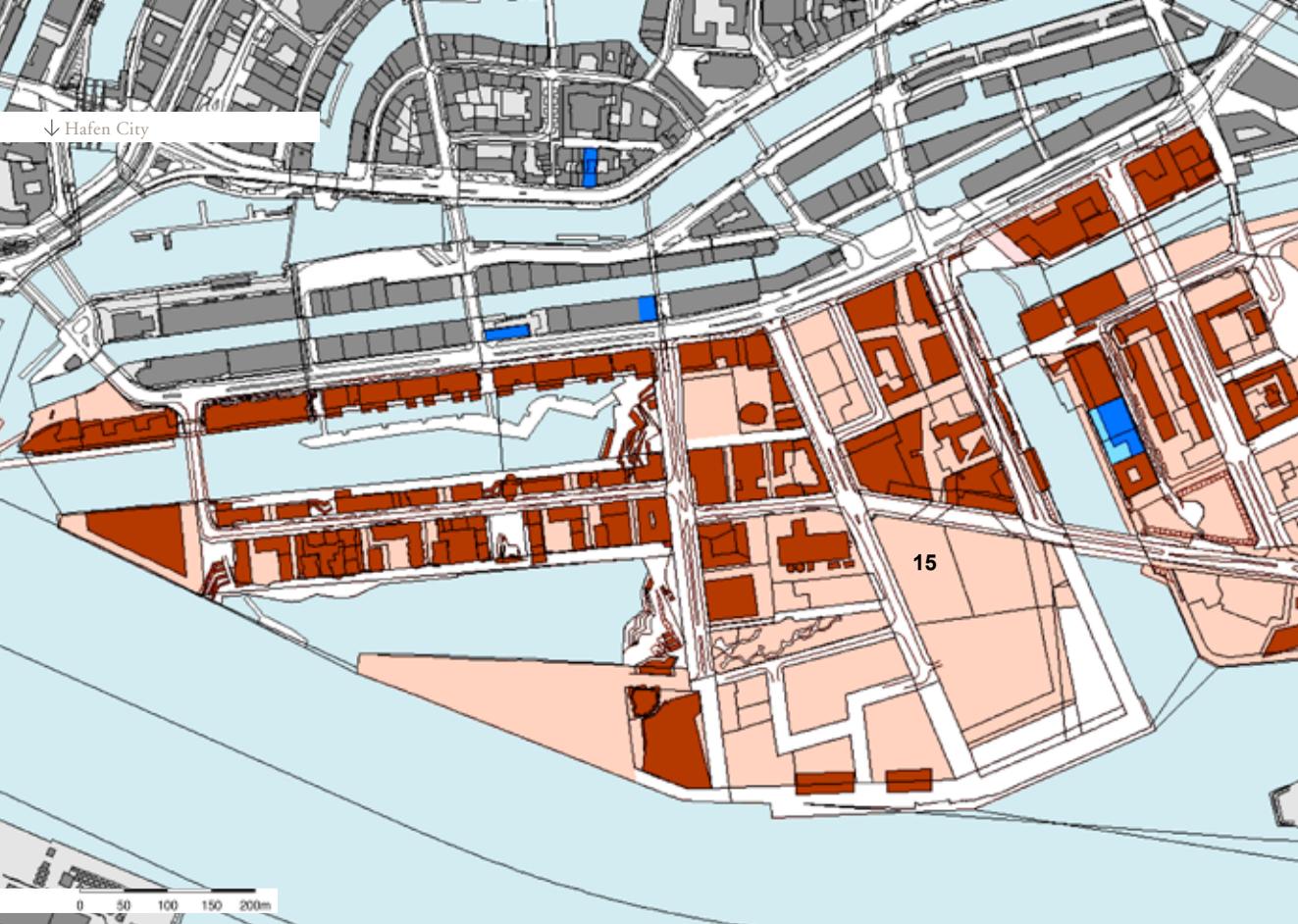












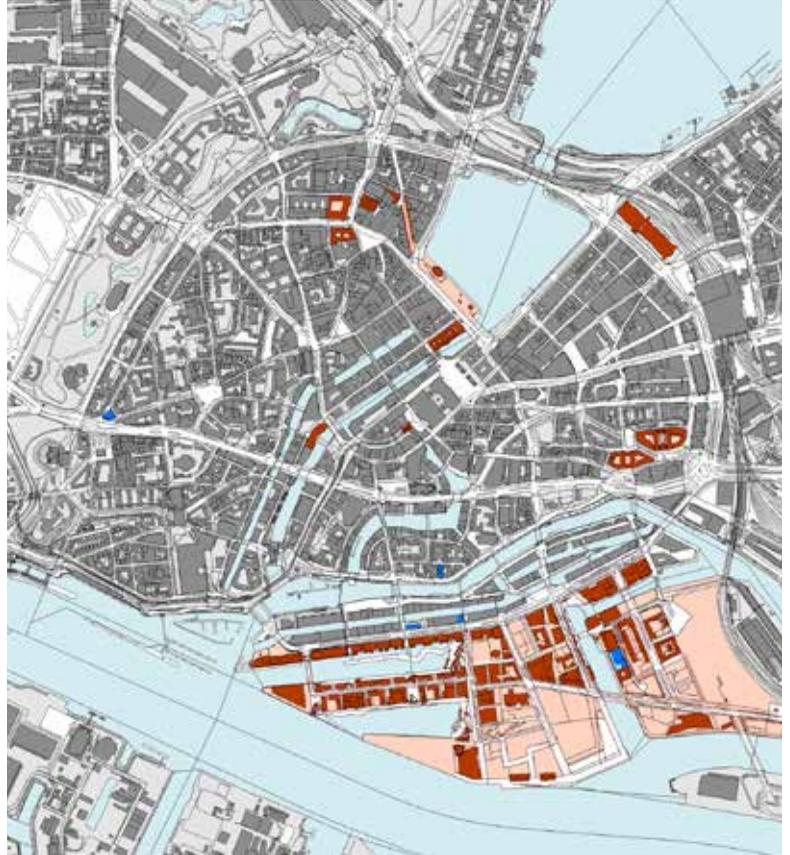
# ÉCHANTILLONS COMPARÉS



↑ Wilhelmsburg - IBA 2013

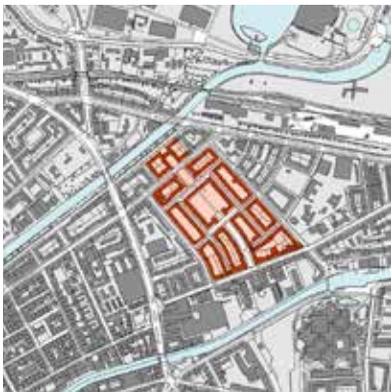


↑ Alter Güterbahnhof Barmbek



↑ Centre ville et Hafencity

0 250 500 750 1000m



↑ Falkenried



↑ Jarrestadt



12  
11  
10  
9  
8  
7  
6  
5  
4  
3  
2  
1

City - Sporthafen  
Der Gasthafen für Hamburg

96

A photograph of a waterfront construction site. In the foreground, two large, dark, cylindrical steel piles stand vertically. Behind them, a modern building with a mix of brick and glass facades is visible. The building has multiple stories and many windows. In the background, there are more buildings, including one with a distinctive green roof. The sky is blue with some clouds. The water is visible in the lower part of the image. A white railing is in the bottom left corner. A small sign with the text "DREHTORNE GRENNAR MACHAL" is visible in the bottom left. A white container with the text "RIB PIRATEN" is visible in the middle right. A small grey shed with white pipes is in the bottom right.

# Réactions post-séminaire

## Jean-Paul Scalabre

Architecte-conseil de l'État DDT Puy de Dôme (63)



## Une ville européenne

Notre séminaire de Hambourg soulève de nombreuses interrogations que je voudrais expliciter. De la ville, nous n'avons aperçu qu'une faible partie et les commentaires qui suivent ne valent que pour ce qui a été découvert et parcouru. Nous essayerons ici de ne pas prendre la partie pour le tout.

### Une ville du Nord et de l'eau

À découvrir la ville-centre, la première réaction est la surprise. Surprise de parcourir une cité qui ne correspond pas aux archétypes habituels de notre imaginaire urbain européen (Rome, Paris, Barcelone par exemple). Hambourg apparaît comme une ville étrange, une ville européenne mais du nord de l'Europe, une ville maritime mais éloignée de la mer, une ville de brique et non de pierre, une ville cohérente mais sans plan. Son centre ancien, bourgeois et cossu, aux lourdes architectures du XIX<sup>e</sup> siècle, n'a pas le charme du quartier des entrepôts et de son réseau de canaux, mais on y découvre d'impressionnantes architectures des années vingt, blocs urbains sombres et massifs, aux détails raffinés, semblant sortir tout droit d'un film expressionniste. Le quartier des anciens entrepôts frappe par son imposante homogénéité. Il démontre la capacité des architectures utilitaires du XIX<sup>e</sup> siècle à produire une partie de ville à partir de la répétition d'une typologie spécifique. Comme à Venise mais sur un autre mode, l'architecture ordinaire se plie à la règle de l'eau tout en répondant à la fonction (entreposer les denrées venant par bateau de la mer) et à l'économie de la construction (la brique de clinker). Dûment estampillés par leur inscription au catalogue de l'UNESCO, ces entrepôts où flottent encore le parfum des épices et du café n'ont plus d'utilité aujourd'hui, et leurs canaux déserts ne sont parcourus désormais que par les bateaux-mouches. Toutefois, ils sont la mémoire de Hambourg.

### Permanence de la forme urbaine

À l'instar d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam, Hambourg est une ville-port en mutation. Depuis les années soixante-dix et l'apparition des conteneurs, ces villes ont dû réorganiser en

profondeur leur espace portuaire pour l'adapter aux nouveaux modes de fret et de stockage : apparition de porte-conteneurs de tonnage croissant, gestion informatisée de la manutention, besoin de grands espaces de stockage. Les anciens quais et canaux n'étant plus au gabarit, la ville (élus et services) a pris conscience de l'opportunité nouvelle qui se présentait, et a réagi. Elle a ainsi fondé sa mutation sur la forme urbaine préexistante, et non contre elle, ce qui lui a permis de tirer profit du réaménagement complet de ses friches portuaires dans la continuité plutôt que dans la rupture. Et la présence de l'eau a favorisé cette approche. Le réseau des canaux et des darses contraint l'urbanisme en même temps qu'il le valorise, conduisant les planificateurs à inscrire leur projet dans les formes produites par des siècles d'usage. On n'évoque ici que les transformations de la rive droite de l'Elbe, or c'est sur la rive gauche du fleuve, plus à l'ouest, que le nouveau port s'est étendu. C'est là que les conteneurs sont déchargés et stockés. Cette mutation industrielle du système portuaire s'est opérée énergiquement. Sur ce terrain, les ports français (Marseille, Le Havre, Dunkerque) ont pris un retard sans doute difficile à rattraper.

### Une tradition urbaine originale

Les décideurs et les urbanistes ont pensé l'aménagement de la partie de la rive droite située à proximité immédiate du centre et baptisée HafenCity, selon des schémas libérés de la *doxa* moderniste des années soixante. Plutôt que de penser une ville rationaliste *ex nihilo*, ils se sont en effet attelés à travailler avec le tissu des immenses friches, canaux et entrepôts encore en bon état. Cette capacité à penser l'avenir en s'appuyant sur la tradition et sur le savoir-faire (comme les techniques de confortement des quais) est caractéristique de l'histoire et de la culture urbaine hambourgeoise. On évoquera ici la forte influence de Fritz Schumacher (1869-1947) qui, pendant trois décennies (de 1909 à 1933), assumait le choix d'une architecture de brique et d'un urbanisme de grands îlots plus influencé par le Werkbund que par les CIAM.

## La reconquête du quartier Hafencity

Les nouveaux quartiers de Hambourg ont fait l'objet d'un projet d'urbanisme global avec plan de masse et maquette organisés selon la géométrie induite par le tracé des darses et des canaux. Le bâti a été réparti le long des quais, suivant une organisation en plots ou en îlots variés (ouverts, semi-ouverts ou fermés), la répartition des plots et l'ouverture des îlots se faisant de façon à donner à chaque construction une respiration ou une échappée. L'équilibre des vides et des pleins permet une distribution équitable de la vue sur l'Elbe ou sur les principaux canaux. Des points focaux, généralement des bâtiments hauts ou spécifiques, marquent les perspectives. Les autres bâtiments se répondent les uns les autres dans un dialogue où chaque architecture propose son interprétation de l'usage de la brique et de son insertion dans le gabarit. L'aménagement des espaces extérieurs ne prend pas le pas sur l'architecture.

L'organisation urbaine ainsi produite semble presque classique : des rues, des places, des îlots. Les épannelages sont réguliers, les constructions à l'alignement. Généralement la brique est utilisée dans toutes ses nuances (à quelques exceptions près, comme le bâtiment dessiné par Richard Meyer, irréductiblement adepte du blanc). Sur fond de régularité urbaine, ont été mis en scène une série d'évènements : tour, galerie couverte (reprenant un modèle existant dans le centre), promenade au-dessus d'un quai faite d'une succession de porte-à-faux, ponton flottant. Ces évènements créent des situations urbaines inédites, mais qui toutes participent du projet global. Les différentes architectures, généralement de bons niveaux et bien construites, s'intègrent dans une série, un ordre, un îlot. Mais le temps n'est plus à l'uniformité et chaque opération joue sa petite musique avec, finalement, assez peu de fausses notes. C'est la capacité à ne pas tomber dans l'excès, à laisser une liberté à chaque projet à condition qu'il respecte la règle urbaine, qui fait l'équilibre de ce nouveau morceau de ville. L'utilisation de la brique n'est pas systématique et de nombreux bâtiments y dérogent. On peut presque le regretter, car la brique en double peau impose son module et sa règle, facteurs d'unité et de lisibilité du paysage

urbain, tout en permettant des variations de motifs infinies. La philharmonie, figure de proue posée sur son socle d'ancien entrepôt en brique, symbole de la prospérité de la ville-État, élève jusqu'au ciel ses volutes nuageuses. Dans ce paysage austère, Hambourg montre au reste du monde qu'elle aussi est capable, pour célébrer sa prospérité, de dépenses somptueuses. Ce monument est l'expression paradoxale de la maîtrise par la ville de l'hubris de ses architectes, leur imposant une certaine modération et laissant le privilège de la démesure et du faste à la philharmonie seule. On relève ici ou là quelques afféeries architecturales mais, à parcourir le centre de Hambourg, on n'éprouve pas le sentiment, si fréquent aujourd'hui, d'une faillite de l'urbanisme, plutôt le plaisir d'explorer une ville comme on les aime, ou l'on peut flâner de découverte en découverte, apprécier la sédimentation du temps et la variété des architectures.

## La question des périphéries reste posée.

L'examen de la photo aérienne laisse apercevoir une métropole dotée, comme c'est aujourd'hui la norme, d'une urbanisation périphérique de grande échelle. La rive droite de l'Elbe est à dominante d'habitat tandis que la rive gauche est industrielle. La ville contemporaine est essentiellement faite de banlieue et Hambourg ne déroge pas à cette constante. La question des rapports entre un centre valorisé qui concentre tous les services et une périphérie sans limite qui sépare zones d'activité (entrepôts et usines) et quartiers d'habitat (individuel et collectif) reste centrale. Le peu que nous avons pu observer laisse à penser que Hambourg (comme d'ailleurs toutes les grandes villes) n'apporte pas de solution satisfaisante au déséquilibre entre centre et périphérie. Toutefois, l'échelle même du phénomène le rend-elle maîtrisable ?

## Habitat : éloge des valeurs domestiques

Les réalisations récentes du quartier de Barmbeck : une série d'îlots faits de bâtiments R+4 avec parkings enterrés, façades sur rue en brique et façades sur jardin intérieur en enduit, donnent

le sentiment d'un quartier d'habitation équilibré quoique très homogène du fait du gabarit unique des constructions. Le rapport entre espace de la rue (public) et espace intérieur de l'îlot (semi-privé) est bien traité, en témoigne l'appropriation des jeux d'enfant en cœur d'îlot, ou celui des rez-de-chaussée. Cette réalisation fait écho au quartier de Jarrestadt conçu par Fritz Schumacher avant guerre. Composée de façon symétrique avec des îlots plus allongés, son inspiration le rapproche du *hof* viennois ou des H.B.M. parisiens. L'information manque ici pour avoir une vue plus globale de la situation hambourgeoise de l'habitat. Ces deux opérations, réalisées à des moments historiques très différents, ont en commun une approche de l'architecture du logement basée sur des valeurs d'usage domestiques. Tout en « fonctionnant » bien, elles participent aussi et avec efficacité de la forme urbaine.

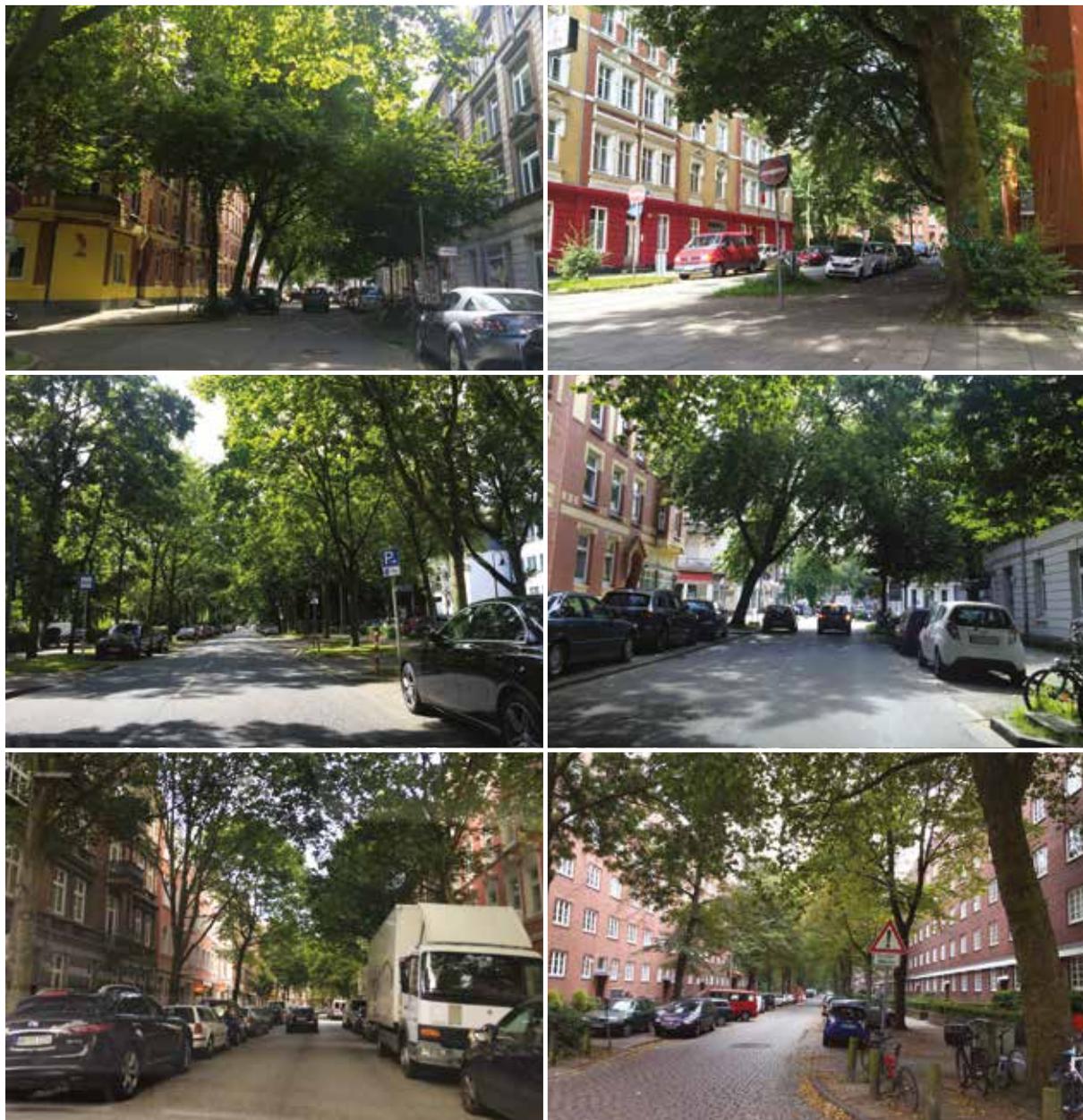
### Un exemple de la civilisation urbaine européenne

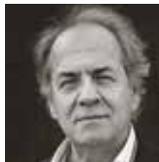
De cette visite se dégage un sentiment de plaisir lié, pour une partie d'entre nous, à la découverte d'un type d'urbanité contemporaine méconnue, celui de la ville allemande du Nord.

Hambourg par son exemplarité montre qu'une des spécificités de l'Europe dans la mondialisation est la qualité exceptionnelle de sa culture urbaine. Nulle part dans le monde on ne trouve une telle profusion et une telle diversité de villes et de formes urbaines. Ce patrimoine urbain vivant, celui des villes-centres, est un atout économique et culturel majeur pour l'Europe. Il offre à tous une qualité d'usage, un confort, un plaisir de parcours exceptionnels qu'aucun artefact ne peut produire. Il s'est forgé au cours de siècles d'histoire, il a résisté à bien des tragédies. Si elles sont progressivement menacées d'asphyxie par la croissance sans frein de leurs périphéries, nos villes-centres conservent encore l'essentiel de leurs qualités, la variété de leurs formes spatiales, la diversité de leurs typologies, la qualité de leurs monuments. Il est urgent de les préserver et de les développer car le destin de tout centre est de s'élargir. La question reste alors celle de la croissance urbaine aujourd'hui sans limite, des moyens de la contenir et de l'organiser.

Le modèle urbain anglo-saxon mondialisé est destructeur de toute mémoire. S'il triomphe d'Abou Dabi à Shanghai, il produit des *skylines* qui se ressemblent tous. Ce modèle dominant « orienté business » est dramatiquement pauvre en urbanité. Il empêche de considérer à leur juste valeur les qualités des villes européennes trop souvent considérées comme des villes-musées alors qu'elles recèlent tout ce qui fait la qualité de la ville : la multiplicité des fonctions, le tracé et l'échelle des espaces publics, la sédimentation du temps qui donne de l'épaisseur aux choses. Hambourg, fière de ses traditions constructives, s'appuie sur son histoire, ses architectes y trouvent leur place avec aisance, ses urbanistes assurent une continuité qui n'exclue ni la mémoire ni l'audace de la création. On peut considérer Hambourg comme un contre-modèle. Elle nous propose en tout cas une belle démonstration d'architecture et d'urbanisme européens.







## La forme urbaine durable, leurre ou futur

Nos séminaires ont ceci d'instructif qu'ils nous immergent quelques jours dans un contexte urbain « à découvrir » pour mieux questionner nos pratiques franco-françaises... Le choix du port de Hambourg par Alain Gignoux fut le prétexte à une réflexion sur les relations dialectiques entre « architecture durable et forme urbaine ». Ces relations induisent un double questionnement implicite : existerait-il une forme urbaine qui configurerait le projet d'architecture ? Existerait-il une forme urbaine spécifique à la ville durable ? La forme urbaine de Hambourg est celle d'un cœur de ville historique dense, ancien comptoir hanséatique, adossé à l'Elbe et fortifié vers les terres. Ses extensions naturelles se sont construites à l'opposé du fleuve, dans une configuration étonnante où une rive nord est habitée et une rive sud, industrielle, est (encore maintenant) inhabitée. Cette configuration urbaine est très rare. Elle démontre, outre une géographie très contraignante de territoires marécageux, la primauté absolue du commerce par le fleuve, source essentielle de la richesse de la ville. Objet d'études des historiens de l'urbain, l'analyse de la forme urbaine consiste à décrypter l'agencement local et historique des éléments constitutifs de la ville : infrastructures, rues et bâtiments. Elle nécessite implicitement de comprendre l'impact de l'Histoire sur la fabrication du lieu. Hambourg porte manifestement les stigmates de cette Histoire.

### Été 43 : une destruction tragique de la ville

Paradoxalement, l'effroyable bombardement de la ville par l'opération Gomorrhe en juillet 1943 a été étonnamment absent de nos débats. C'est pourtant l'événement constitutif de cette ville contemporaine. Pendant une semaine, l'aviation américaine a pilonné le complexe militaro-industriel du port de Hambourg pendant que l'aviation anglaise se chargeait de bombarder de nuit la ville historique. On estime que sept raids aériens rapprochés ont fait 45 000 morts - dont 5 000 enfants ! - et laissé en quelques jours un territoire de ruines (le massacre des civils aurait été intentionnel pour atteindre le moral des Allemands). Hambourg - comme Dresde - fut donc une ville quasiment rasée, où ne restèrent que des ruines, quelques ca-

naux et de rares ponts miraculeusement épargnés. Le maillage des anciennes rues témoigne de cette histoire éradiquée car la reconstruction de la ville s'est opérée dans le respect de sa structure viaire et dans ses traces historiques.

« Être à la fois très ancienne et toujours nouvelle sont les qualités paradoxales qui font la ville » nous dit Christian Devillers. Si la ville « physique » historique a bien été anéantie, les racines du lieu (sa relation au port et à l'Elbe, sa dynamique commerçante, son ingéniosité à conquérir un territoire insalubre et à maîtriser les caprices du fleuve) ont perduré. Cependant Hambourg est une ville où la mémoire séculaire des pierres - des briques devrait-t-on dire - a disparu, laissant place à une technicité de la reconstruction, savante et glacée, qui se voudrait insensible au temps... mais tributaire des inondations. Comment passer sous silence cette tragédie historique qui a façonné la forme de la ville contemporaine ? Les entrepôts d'HafenCity, miraculeusement sauvés ou reconstruits à l'identique, sont devenus des bijoux pour des Hambourgeois orphelins de leur passé urbain. Malgré les prouesses constructives de la reconstruction, cette séquence historique reste explicite dans l'architecture des bâtiments de la ville de Hambourg. Comme dans toutes les villes reconstruites de l'après-guerre, HafenCity illustre cette commémoration silencieuse, en attendant une nouvelle patine du temps...

### La forme urbaine : un sujet d'études pour historiens, un leurre pour urbanistes ?

La forme urbaine n'est pas un outil pour fabriquer le devenir d'une ville, car sa forme est le résultat toujours provisoire d'un processus en perpétuelle transformation. Elle se (re)génère sur elle-même en fonction d'un maillage viaire ou de tracés de réseaux collectifs. Parler de « structure urbaine » plutôt que de « forme urbaine » semblerait plus pertinent car une structure organise des forces. Ainsi, comment peut-on croire encore aux visions technocratiques - celles initiées par la pensée « moderne » - d'une politique urbaine prescriptive qui définirait un cadre formel dans lequel les parties configurerait un

tout prédéfini ? De nombreuses tentatives perdurent encore sous forme de « cahiers des charges » – dans les PLU ou les concours – dans lesquels alignements, soubassements, attiques, césures, traitements d’angles, velums ou gabarits enveloppes, forment des outils restrictifs des nostalgiques de l’ordre urbain. Ils font la promotion d’un urbanisme désincarné d’îlots, qui obère toute spontanéité, créativité, imprévu, confrontations ou occurrences qui font le caractère évolutif, imprévisible et vivant de la cité. L’îlot fabrique des frontières alors que l’urbain nécessite de la porosité.

L’urbaniste Bénédicte Grosjean nous propose de considérer la ville contemporaine comme le terrain d’une « pensée complexe, focalisée sur les relations, les systèmes hybrides, la transdisciplinarité, incitant à chercher une stratégie urbaine qui fait avec les « incertitudes »... (*in Réver(cités), villes recyclables et résilientes*, AMC). La philharmonie sur les bords de l’Elbe – de dimension monumentale, certes – assume cette relation contrastée et hybride. Inscrit dans le vaste territoire du port, ce bâtiment se confronte aux grandes échelles des visions lointaines, hérissées de grues monumentales et parcourues par de méga porte-containers. Par contraste, l’urbanisation ordonnée et faussement libre qui l’accompagne est d’une rare monotonie... Si le plaisir d’une ville c’est d’être surpris, d’être dérouter, de découvrir des situations inattendues, fussent-elles incongrues, HafénCity, comme nombre de quartiers récents des villes européennes planifiées, semble un contre-exemple d’un foisonnement urbain imprévisible mais toujours espéré. Par opposition à la ville « régulée », ne serait-il pas préférable d’imaginer une ville plus « spontanée », sorte de zone franche où le projet architectural serait généré par l’inventivité programmatique, la négociation entre acteurs et le dialogue avec les habitants ? Une méthode qui s’apparenterait à celle d’un « Réinventer Paris » ?

Les récentes tentatives chinoises de création de nouvelles villes de plusieurs millions d’habitants ne sont-elles pas anachroniques et forcément incongrues quand s’y développent des effets formels où l’empreinte du temps et des confrontations

est manifestement absente ? Si les villes s’organisent sous la pression de jeux d’acteurs en perpétuelle recomposition, il semble présomptueux de configurer la forme d’une ville. Il semblerait plus efficace de concevoir des stratégies d’évolutions qui adviendraient sous l’impulsion d’évènements divergents ou d’intérêts contradictoires. Au mieux peut-on en concevoir la structure générale et choisir quelques terrains d’expérimentations qui, de proche en proche, fabriqueraient le continuum urbain... Chandigarh, à ce titre, est un bel exemple de ville contemporaine « sans forme urbaine », dans la mesure où le maillage viaire d’origine, conçu par le duo Le Corbusier-Jeanneret dans les années 1950, se phagocyte et se valorise encore et toujours par la ville indienne contemporaine... (réf. l’exposition récente « Chandigarh, 50 ans après » par Thierry Mandoul, à la Cité de l’Architecture).

Finissons-en donc avec les formes idéalisées et dessinées des villes centralisées ou polycentriques. Les pièces d’un puzzle urbain doivent rester complexes et imprévisibles. Elles se constituent et se renouvellent dans le temps à partir des forces du lieu, d’un contexte géographique et culturel, de son histoire, de la vitalité économique, de la variété des acteurs de l’urbain. Les contraindre dans une forme, c’est fabriquer un décor. Si penser la ville c’est favoriser sa complexité, l’organiser et non pas l’ordonner, alors il faut s’affranchir des carcans formels et réglementaires et inciter les opérateurs à s’entourer de concepteurs talentueux et responsables. En France par exemple, un PLU devrait se résumer à deux feuillets afin que son corpus réglementaire ne serve pas, comme trop souvent, d’alibi maladroit à la conception du projet. De telles stratégies urbaines dites « ouvertes », fondées sur les dialogues contradictoires, permettraient spontanéité et variétés enrichissantes...

### Existe-t-il une forme urbaine spécifique à la ville durable contemporaine ?

Dans l’affirmative, le Vorarlberg serait un territoire d’excellence du développement durable, un condensé de formes urbaines dont il faudrait s’inspirer. Ce n’est pas le cas ! Si définir une

forme à la cité est inopérant pour la production du cadre bâti, existe-t-il cependant une forme urbaine spécifique à la ville durable ? Favoriser les proximités, les mitoyennetés, les tailles réduites de parcelles, des expositions cardinales privilégiées, des relations spécifiques au contexte, des modes d'habiter plus généreux qui facilitent des relations de voisinage, devrait permettre de mieux produire la ville contemporaine. Mais est-ce une préoccupation nouvelle ou un simple principe de bon sens que celui de proposer des architectures localisées, illustrant une relation amène avec son contexte et durablement performante ?

Quand l'attraction d'un système urbain dépend de sa capacité, de sa densité et de sa capacité relationnelle, il produit des bâtis mal exposés, des parcelles biscornues, des rues mal exposées, des ombres portées parasites, des vis-à-vis contraignants, des cohabitations délicates... Mais n'est-ce pas dans ces frictions localisées que se fabrique la ville attractive, celle où se produit l'hybridation des relations et de l'incertain ? Regardons les bourgs ruraux : ils illustrent, malgré leurs défauts « environnementaux », des exemples remarquables de durabilité et d'adaptation des systèmes urbains... Aujourd'hui la bien-pensance environnementale ne nous vante que des « morceaux » de ville durable dont « l'écoquartier » serait l'idiome publicitaire. Ces quelques morceaux réputés « exemplaires » sont pensés comme des territoires d'expérimentations où la performance des dispositifs environnementaux fabrique trop souvent des objets autistes et orphelins, isolés les uns des autres dans une sorte de continuum végétal plus ou moins généralisé. À l'image de Wilhelmsburg dans le district de Hamburg-Mitte au sud de Hambourg, ancien site de foire exposition internationale - IBA 2013 - où les dispositions constructives plus ou moins crédibles produisent au mieux des « lieux résidentiels » pour pionniers, à défaut d'être des lieux urbains. Il y a profusion de nature certes, mais peu d'incertitude, d'imprévu ou de confrontation potentielle... Et ces lieux périurbains nécessitent une incontournable mobilité motorisée au plan local. C'est « une nouvelle ségrégation par l'isolement » alors que la ville dense et spontanée, autorise des échanges de manière plus directe et égalitaire.

Alternative réconfortante à la doxa environnementale, le quartier Falkenried Terrassen au nord-ouest de Hambourg, dont la configuration d'habitat ouvrier répétitif et strictement ordonné, révèle une richesse d'usages rassurante. Ce quartier historique de maisons de ville, alignées, mitoyennes et implantées rigoureusement en vis-à-vis, n'a pas été conçu sur des principes environnementaux mais sur des préoccupations sociales. La proximité de l'usine, l'égalité de traitement entre tous, l'échelle de voisinage et l'organisation hygiéniste simple du logement traversant, démontrent un siècle plus tard, la formidable capacité de cette architecture à durer et à s'adapter aux nouveaux modes d'habiter. Il y a pourtant des proximités potentiellement conflictuelles, des vues contraignantes entre maisons, des logements exposés au nord, une collectivisation du privatif, des cohabitations contraintes... Loin d'être vécues comme des défauts, ces caractéristiques forment l'ADN du quartier, et procurent un fort sentiment d'appartenance à l'unité de voisinage. Ce microcosme urbain est un vestige imprévu et réconfortant, miraculeusement épargné par les bombardements de l'opération Gomorrhe....

Par essence, l'espace urbain mixte, multifonctionnel, complexe, conflictuel et renouvelable, ne se confronte-t-il pas aux performances et à la ségrégation de la ville durable ? Penser la complexité nous impose aussi de questionner inlassablement les dérives d'usage qui apparaissent dans les modèles de la ville durable...



## Une ville puissante

Tout est puissant à Hambourg : les ponts métalliques costauds et surdimensionnés, les vastes entrepôts en brique, les grues, et les bateaux évidemment, pas moins de 10 étages en fond de perspective d'une rue. Les projets également : HafenCity, 130 ha rendus constructibles au prix d'un remblai artificiel de 6 m. Et bien entendu l'ElbPhilharmonie, dont l'immense voilure en verre solidement amarrée à un socle en brique XXL émerge en proue d'une île. Cette puissance des infrastructures et des bâtiments trouve son pendant dans une végétation vigoureuse constituée essentiellement par de magnifiques arbres, très hauts et très larges (non taillés) et dans la présence induite de la mer (à 100 km) qui grossit l'Elbe et le réseau des canaux avec les marées. Donc, des bâtiments et des infrastructures puissants, une végétation vigoureuse et un fleuve aux allures de mer. Tout cela s'articule avec une simplicité nordique, une efficacité certaine dont la culture protestante n'est pas étrangère : entre eau, végétation et bâti, les espaces publics qui donnent le visage de la ville existent avec une certaine rudesse et en même temps qu'avec une attention aux usages.

Pour nous autres Français, habitués à la bimbeloterie de nombres de places, au dessin zigzagant de calepinages complexes, aux massifs de graminées et autres éclairages précieux qui nous font

perdre le sens des lieux, nous sommes heureux de trouver ici une juste et sobre complémentarité entre les éléments :

- une prairie arborée de magnifiques sujets avec des bâtiments en brique sobres qui s'effacent « en fond » pour mettre en valeur les beaux arbres autant que ces derniers accompagnent la délicatesse des menuiseries blanches,
- une rue qui longe un canal sans autres effets,
- les rues internes de ce quartier qui mélangent de façon spontanée et intime, usages privés et publics sans l'arbitrage de la « programmation des espaces publics »,
- une trame urbaine de rues et de placettes plantées d'arbres d'alignement qui accueillent le stationnement de façon simple.

Pas d'enrobés noirs si routiers mais des sols en béton plus accueillants. La « rudesse » dans la mise en place des espaces s'accompagne d'une douceur des couleurs. Peu d'effets sur les espaces publics sauf peut-être sur les quais d'HafenCity qui ressemblent aux canons nouveaux des aspects publics urbains d'aujourd'hui (avec ce qu'il faut de cafés pour touristes..). Merci à Alain Gignoux d'avoir mis l'accent sur ce sujet et de nous l'avoir fait partager !





## Cœurs de villes, cœurs de bourg et centralités

Chacun en a fait l'expérience : dans nombre de cités, le centre-ville paraît en perte. Il suffit d'ouvrir les yeux : commerces en berne, magasins aux rideaux baissés, rez-de-chaussée délaissés, logements perdant leur valeur immobilière, etc.

De là une question fondamentale : est-on devant une nouvelle étape inéluctable de la longue histoire urbaine, auquel cas le seul espoir serait de rendre le changement le moins douloureux possible, ou bien existe-t-il une voie pour repenser et valoriser les cœurs de villes ?

Pour bien poser la question, il faut partir d'une contradiction entre deux ordres de faits aussi vrais l'un que l'autre.

D'un côté, le fait est que les villes, bourgs et villages historiques offrent un patrimoine architectural et urbain riche et varié, à la fois exceptionnel et familier. L'ordinaire de la ville y convie les figures complexes et banales qui nourrissent aussi bien notre imaginaire que nos pratiques d'habitants : villes closes derrière leurs remparts, établissements rassemblés autour d'édifices symboliques (château ou église), bastides au plan régulier, dômes et clochers des villes baroques, ordonnancements réguliers de la ville classique, bourgs-rues, fermes fortifiées... Ces formations urbaines décrivent les silhouettes d'une palette de références encore plus riche. Ajoutons-y les commerces et les équipements, la gare, la poste, la mairie, l'église, l'école, la halle de marché, la rue commerçante... et voilà complété le tableau des activités et plaisirs de la ville classique et moderne.

Mais d'un autre côté, le fait est tout aussi clairement que la ville dense a éclaté. D'abord les grands ensembles ont coupé le contact avec la ville continue, puis les extensions pavillonnaires ont envahi le territoire à coups de lotissements, tandis que des zones d'activités et de vastes étendues commerciales distendaient encore l'espace. Le domaine urbanisé s'est agrandi dans le temps même où les centres des villes perdaient leurs habitants.

Il suffit de prendre un peu d'altitude pour voir telle bastide du Sud-Ouest flotter comme un îlot dense dans un océan de parcelles mouchetées de pavillons et piscines. Dans une sorte

de retour de l'histoire, les centres anciens apparaissent ainsi comme les corps étrangers de l'urbanisation diffuse : petits agrégats sédimentés de l'histoire construite, en contrepoint de pavillons disséminés à l'infini.

De nouvelles polarités sont ainsi apparues, de sorte que dans notre société pourtant majoritairement urbaine, la réalité du monde paraît s'étendre dans des territoires assez flous que structurent de nouvelles polarités. Les plaisirs proprement urbains sont encadrés par de grands centres commerciaux situés hors des villes, et réciproquement le dernier quincailler-droguiste du centre bourg expose les outils d'activités agrestes, outils, motoculteurs et tondeuses à gazon.

Certes, quelques grandes villes et quelques cités touristiques ou balnéaires survivent à cette évolution. On y trouve des quartiers commerciaux à ciel ouvert toujours habités et valorisés. Les commerces se renouvellent, une gestion habile des rapports entre automobile et piétons facilite la jouissance des lieux, des brasseries, restaurants, traiteurs et cafés ajoutent à l'aménité des espaces, et il arrive même que certains commerces de centre-ville entretiennent un lien avec les centres commerciaux périphériques, à la fois complément et faire-valoir l'un de l'autre.

Mais pour beaucoup de villes moyennes et de centres bourgs, la transformation est moins glorieuse. Une piétonisation un peu mécanique, souvent accompagnée d'un traitement assez convenu des espaces publics, est venue consacrer la dévitalisation de centres anciens déjà délaissés : dépeuplés de leurs habitants et de leurs commerces, ils sont aujourd'hui exclus de la vie urbaine. On en connaît les immeubles de pierre aux volets clos, et les rideaux de fer baissés des commerces. Parfois, un épicer de proximité, un commerce de sandwiches, une laverie en libre-service offrent un reliquat de vie de quartier aux derniers résidents mais c'est bien tout. Pour le reste, des traitements de sol et des éléments de mobilier urbain singent l'urbanité sans l'atteindre.

Et pourtant des ressources existent. Elles sont là. Non pas dans le pittoresque ou le seul patrimoine des anciens centres, mais dans leur principe même. Parce que ces centres offrent encore, pour qui saura les saisir à temps, des *formes capables*, c'est-à-dire des éléments fixes, pérennes et féconds qui ne demandent qu'à être exploités pour délivrer toutes leurs potentialités urbaines.

Quoi de plus riche d'usages et de capacités, en effet, que la continuité des rues, leur offre de façades en bord de voies passantes, la simplicité et l'efficacité des adresses sur le trottoir, la diversité des pratiques qu'accueille cette trame dense, la mixité permise par cet assemblage complexe de commerces, d'ateliers, de cours partagées dans des cœurs d'îlots, sans oublier les volumes habitables généreux et souvent très plastiques. La densité des constructions y suscite des paysages de découverte avec places, placettes, avenues, ruelles, impasses et jardins.

Il est donc possible sans doute de rejouer le destin des centres-ville si l'on exploite leurs qualités. Ce n'est pas une rêverie, et la preuve en est donnée par l'histoire sur le long terme : la traversée des siècles a montré la capacité de mutation de ces quartiers centraux au gré de l'évolution des modes de vie, des conditions d'accueil et de confort des habitants, de la succession d'usages différents. La sédimentation dans le temps témoigne de la capacité de redéploiement de la ville sur soi-même.

Mais on ne peut pas se contenter aujourd'hui de cette analyse. Parce qu'un nouveau défi se présente aux centres-ville. C'est désormais à l'échelle des intercommunalités que les communautés de communes réinterprètent centres et périphéries. Il s'agit de bien plus que d'une modification de gouvernance : la mise en commun d'investissements et d'équipements redistribue l'aménagement dans des limites élargies. L'intercommunalité déplace le centre de gravité des villes.

Si l'on n'y prend pas garde, la notion - certes discutable - d'« entrée de ville » va se diluer, d'une commune à l'autre, dans la conjugaison des périphéries, et les centres anciens vont installer un réseau multipolaire... décentré. Mais l'intercommunalité

peut saisir l'occasion de réinvestir le déjà-là des habitations, des friches religieuses, artisanales, agricoles, etc., pour de nouveaux usages dans le système urbain recomposé. Les modes de vie de « néoruraux » et « néo-urbains » que la périurbanisation produit déjà y trouveront ainsi les « néocentres » qui les accueilleront.

Des réhabilitations attentives, quelques démolitions circonspectes pour « aérer » un voisinage et desserrer une proximité, permettre ici un jardin résidentiel (avec piscine privée, pour quoi pas) en pleine ville, là un espace public, là une construction neuve pour renforcer un coin ou caler un îlot. Des opérations pareilles essaient en général : d'une certaine façon, elles s'autoalimentent et exercent un effet d'entraînement.

Aux élus des communes et intercommunalités de valoriser ces quartiers provisoirement délaissés, au-delà des aménagements cosmétiques des espaces publics piétonnés et des peintures murales sur pignons.

À l'État expert, incitateur et facilitateur d'agir auprès des édiles, avant que les « ensembleurs » ne proposent des « solutions ». La continuité urbaine, l'économie de foncier sont à ce prix.









## Logement : un problème de taille

De manière caricaturale parfois, notre mission d'architecte-conseil de l'État consiste à inciter certains de nos concitoyens à vivre dans des quartiers plus denses et à habiter des logements collectifs plutôt que des lotissements. Pour cela, encore faut-il que les urbanistes et les architectes proposent des formes urbaines et des logements dans lesquels la population puisse se projeter à moyen et long terme. Mais est-ce bien le cas ? Si la morphologie des villes est en pleine évolution, qu'elle fait l'objet de constants débats et de perpétuelles expérimentations, qu'en est-il du logement, de ce morceau de ville intime caché derrière la porte palière ?

Force est de constater qu'en France les logements sont de petite taille. On ne peut que le remarquer lors de nos voyages en Allemagne, en Espagne ou aux Pays-Bas par exemple. Bien sûr, on arguera que la qualité peut palier un manque de quantité, et cette objection aurait peut-être été acceptable avant la généralisation des dispositions prévues dans l'arrêté d'août 2006 sur l'accessibilité des personnes handicapées au logement. Cependant, depuis, nous avons tous constaté qu'en particulier, la surface des séjours que nous dessinons est passée de 20m<sup>2</sup> à 17m<sup>2</sup> en moyenne, cette pièce étant la seule à ne pas être réglementée par le fameux arrêté. Pourtant, ne vociférons pas contre cette loi d'égalité. Au contraire, comprenons qu'elle est la goutte qui fait déborder le vase et qu'elle sonne l'heure de repenser nos standards.

Ce faisant, serait-il possible que nous puissions convaincre un peu mieux nos concitoyens d'accepter un habitat plus dense ? Comme on dit, « on n'attire pas les mouches avec du vinaigre ». Construisons donc du miel, et cela commence par une mobilisation pour que les surfaces par typologie de logement soient sérieusement augmentées.

À ce sujet, savons-nous qu'aux Pays-Bas, pays actuellement exemplaire à bien des égards sur la question de l'habitat, au tout début des années 1980, la crise du logement faisait rage au moment de couronner la Reine Beatrix ? La population s'est alors écriée : « *Geen Woning, geen Kroning!* » (Pas de logements, pas de couronnement). La population a été entendue et la

Reine couronnée. À l'heure actuelle, à Amsterdam, un T3 se construit à 90 m<sup>2</sup> (si on compare à nos T3 de 65m<sup>2</sup>, on est à près de 40% de surface en plus !). Un T2, c'est 55m<sup>2</sup>, un T4, 100... Bien sûr, derrière cette réalité, il y a la question du financement et en particulier du coût de construction.

À ce sujet, lors de l'élaboration d'un projet urbain en France en collaboration avec une agence néerlandaise, nous avons pu établir un comparatif et identifier les raisons fondamentales qui permettent à ce pays de produire actuellement des logements avec des grandes surfaces pour un peu moins de 1 000 € HT/m<sup>2</sup> en moyenne. L'étude a porté sur des logements aux prestations intérieures basiques, en considérant une isolation par l'extérieur, de larges baies vitrées et un bardage briques en façade. Ces logements sont vendus actuellement entre 3 000 € et 4 000 € du m<sup>2</sup> suivant leur localisation à Amsterdam. En France, le coût de construction au m<sup>2</sup> de tels logements serait d'environ 1 800 € HT /m<sup>2</sup>.

Selon cette étude, les raisons du coût de construction plus faible sont au nombre de trois : le coût de la masse salariale, l'échelle des opérations et la surface des logements. C'est bien sûr cette troisième raison qui nous a le plus étonné.

La première raison sort bien évidemment de notre champ de compétence. Néanmoins, il est notable que si la masse salariale est moindre (30 à 40 %), ce n'est pas qu'une question de charge sociale mais de manière assez surprenante, surtout une question de salaire. Savons-nous que le salaire moyen est plus bas aux Pays-Bas qu'en France, en particulier du fait d'un nombre d'heures travaillées inférieur d'environ 20 % (30 heures par semaine en moyenne en 2016) ? Et si les salaires sont plus bas, c'est que les loyers sont également plus bas qu'en France. Par loyer, nous entendons loyers et traites. Autrement dit, le salaire amputé de la part qui permet de se loger laisse aux salariés néerlandais un pouvoir d'achat égal ou supérieur à celui des salariés français. Quand on ajoute à cela un mode de vie qui intègre largement la bicyclette, moyen de locomotion peu coûteux, on comprend bien l'équilibre possible

malgré ces salaires plus bas. Peut-être serait-ce là d'ailleurs un début d'alternative, en France, au débat stérile entre la droite qui prétend que les charges salariales sont trop importantes et la gauche (gauche) qui considère que le SMIC est trop bas. Bien sûr, réfléchir au coût des loyers suppose que les banques puissent diminuer leurs traites pendant que les propriétaires baissent les loyers. On peut noter à ce stade de la réflexion que, comme on a voulu une « France de propriétaires », l'issue d'une telle solution n'est pas assurée.

En ce qui concerne la deuxième raison, il ne s'agit que d'une évidence, de ce que les économistes appellent les « économies d'échelle ». Une opération de logements aux Pays-Bas concerne rarement moins de 100 logements. Vu la taille des logements, si on raisonne en terme de surface, on est plutôt proche au minimum de 140 logements « à la française ». Les opérations de 150 à 200 logements étant néanmoins la norme aux Pays-Bas, on mesure là la grande différence entre ces deux systèmes de production quand, en France, une opération de 50 logements est déjà un « beau » projet. La France a connu pendant les années de reconstruction la réalisation d'opérations de cette ampleur. S'était alors généralisé le recours à la préfabrication et c'est exactement ce que les Pays-Bas, dernier pays moderne, promeut encore aujourd'hui. Il est alors possible pour les architectes d'être audacieux, inventifs puisque la répétition est la norme et que si un détail nécessite des études, celles-ci seront financées par le nombre d'ouvrages réalisés.

Il faut toutefois noter comme contrepartie la faible implication dans la construction de ces logements des petites entreprises. En effet, les marchés sont en général passés avec des entreprises de tailles moyenne à grande, aptes à réaliser des projets de cette envergure.

Enfin, nous avons pu mesurer l'étonnant impact économique de la taille des logements sur le coût global de la construction. En effet, en répertoriant les types de surfaces qui sont construites dans une opération de logements, nous avons classé celles-ci en trois catégories.

La première concerne tout ce qui désigne les parties communes. Nous avons noté que la construction d'un parc de stationnement en infrastructure n'est pas systématique aux Pays-Bas. Dans un quartier, un immeuble va inclure des parkings mutualisés pour l'ensemble des habitats. Couplé avec un usage quotidien de la bicyclette et le stationnement organisé en surface, ces parkings mutualisés sont suffisants.

Par ailleurs, la taille des opérations associée à la mixité des typologies d'habitat (maisons et appartements dans un même ensemble) permet une optimisation des circulations verticales et horizontales puisque des accès de plain-pied sont favorisés et que l'usage de la coursive extérieure, ô combien délicate en France, est quasi systématique. Les surfaces de cette première catégorie étant coûteuses ramenées au m<sup>2</sup>, le fait qu'elles soient moindres agit positivement sur le coût global de construction.

Le deuxième type de surfaces concerne le logement en lui-même, en particulier les pièces humides. Ces espaces sont réalisés avec les revêtements les plus coûteux et rassemblent la plupart des équipements techniques et sanitaires. Par contre, entre un logement néerlandais et un logement français, ces espaces sont de taille quasiment identique, en particulier du fait de l'accroissement des surfaces lié à la prise en compte des normes PMR en France.

Enfin, la troisième surface concerne celle des espaces de vie, les séjours et les chambres, et ce sont nettement celles qui sont de tailles supérieures dans les logements néerlandais. Les chambres sont généralement un peu plus grandes et les séjours le sont nettement, parfois divisés en deux parties.

Ainsi, nous avons constaté que la surface la plus construite est aussi la moins chère au m<sup>2</sup>. En effet, il s'agit des parties de logement situées au cœur du bâtiment, dans son épaisseur. Dans ces surfaces, on trouve très peu de structure porteuse, pas d'équipement technique et encore moins de façade. De plus, il découle de la forte proportion de ce type de surfaces un épaissement et donc une meilleure compacité des bâtiments, ce qui aide à l'optimisation thermique et économique des logements.

Analysé de cette manière, on s'aperçoit donc qu'en augmentant la surface des pièces de vie, même de manière conséquente, on baisse de 15 % à 20 % le coût de construction général ramené au m<sup>2</sup>. Bien sûr, on augmente aussi le prix de vente mais pas du tout de manière proportionnelle. En outre, l'acquéreur a à sa disposition un logement avec une surface confortable et transformable.

Ne serait-ce pas là d'ailleurs une piste intéressante en cas de dépendance physique de l'habitant ? Plutôt que de concevoir des logements rendus dès la conception exigus par la

prise en compte nécessaire de la norme PMR, ne serait-il pas plus judicieux de livrer un appartement à la surface suffisante pour être adaptable et transformable grâce au financement des assurances que nous contractons tous pour nous couvrir des accidents de la vie ? Peut-être ces logements pourront-ils également séduire une population qui verrait dans ces nouveaux habitats collectifs ce qu'elle imagine actuellement en construisant une maison individuelle, un logement familial capable d'évoluer au gré des événements de la vie ?





## Stéphane Barriquand

Architecte-conseil de l'État DTT Doubs (25)



## Stratégies hambourgeoises

Quinze ans, c'est le bon âge pour revenir sur un projet urbain. Le projet du HafenCity de Hambourg possède cette maturité qui nous permet d'apporter un regard décalé sur nos pratiques de conseils. Le HafenCity, c'est d'abord un lieu exceptionnel avec une large étendue ouverte sur l'estuaire de l'Elbe, la proximité d'un port actif et le rude climat de la Baltique en prime. À première vue, le projet ressemble à un urbanisme « à la française », basé sur une maîtrise publique, un projet urbain très dessiné - une trame d'îlots ouverts et finalement une reconfiguration complète du site. Cette manière de faire s'appuie sur la création de pression foncière qui nécessite une économie florissante. La mise en place d'une ville nouvelle (l'objectif affiché est de créer un downtown) ne se fait pas sans moyens. Le résultat est en tout point conforme avec la ville européenne des années 2000 qui, à force de diversité architecturale, crée une surprenante homogénéité de nouveaux quartiers, même si le plan guide de KCAP contenait des principes spécifiques et adaptés à Hambourg. Nos secteurs d'intervention n'ont malheureusement pas la même configuration et encore moins la même dynamique. Situés souvent hors des métropoles, dans des zones de déprise économique et de marché immobilier atone, avec un faible potentiel de valorisation, ils ne peuvent prétendre aux mêmes moyens. Il faut donc recourir à d'autres manières de faire du projet que ce soit pour des secteurs ruraux, des agglomérations en perte d'attractivité ou des secteurs de grands ensembles.

### Une économie de projet et du réemploi à inventer

Le travail sur les espaces publics des secteurs Sandtorkai et Grasbrook est remarquable, mais également somptuaire... Le niveau de détail des quais, des matériaux, des équipements rivalise avec les plus beaux réaménagements littoraux européens. Ils ont sans doute permis aux Hambourgeois de se réapproprier cet espace et de marquer un grand coup sur cette première phase. Mais qu'en sera-t-il dans les phases ultérieures ? Le réinvestissement d'un site déjà habité, y compris par des activités portuaires ou du logement social, ne nécessite pas systématiquement une reconfiguration complète. Trop souvent les projets partent

sur une hypothèse qui élude un peu rapidement la question du réemploi, du travail sur la forme architecturale existante et du programme adéquat. Question qui nécessite, il est vrai, un certain savoir-faire, un investissement-temps conséquent et donc une véritable ingénierie territoriale... Le redéploiement des finances des collectivités locales accentue ce phénomène. Elles n'ont plus la possibilité de marquer ostensiblement l'espace public (ou pire la voirie) comme cela a été le cas lors de la deuxième phase de la décentralisation. Il s'agit aujourd'hui de faire mieux avec moins, sans perdre pour autant la qualité d'un espace public ou d'un site existant.

### Les besoins et les usages au cœur de la conception

Une notion tout aussi importante est celle des usages. L'investissement massif (en termes de dessin comme de budget) sur les espaces publics du HafenCity ne parvient pas à masquer un certain décalage entre les modes de vie et l'usage qui en est fait. Face à ce changement radical, il semblerait que les habitants des quartiers périphériques se sont fait entendre, en particulier pour lutter contre la surenchère du coût de la vie et de l'inadéquation des nouveaux équipements. C'est sur cette question du changement et de la temporalité qu'il paraît essentiel d'intervenir. Ainsi, la plupart des projets de renouvellement urbain doivent de plus en plus apprendre à « gérer l'attente » (fortes démolitions et peu de reconstructions) et mettre en place des stratégies adaptées afin d'éviter un essoufflement de la dynamique de changement. Cette stratégie peut passer par le développement d'activités alternatives à celle de la construction (de la guinguette estivale à la balade côtière en passant par la mise à disposition de terrains équipés modestement, d'activités culturelles en plein air ou des fameux jardins collectifs...). Autant d'actions positives qui s'adressent aux habitants (au sens large), en attendant des changements plus radicaux. Ce qui nécessite dans l'accompagnement des projets une capacité collective à faire du « provisoire qui dure », à gérer le normatif et le réglementaire et à introduire de la souplesse dans la mise en œuvre, y compris dans l'interprétation des conventions.

## Rendre possible le projet

Enfin, la grande leçon du Hafencity est celle de l'intégration du risque inondation dans la création d'une ville. Situé en zone portuaire inondable, le secteur de développement a été réalisé en adaptant le projet aux risques et en définissant dès le départ une définition partagée de ce risque. Le rehaussement d'une partie des quais existants a ainsi permis non seulement une urbanisation rapide de l'ensemble mais aussi de dépasser le point de vue uniquement technique. Si les moyens ont été importants et évalués en fonction du projet, il n'en demeure pas moins que la règle n'a pas empêché l'émergence d'un nouveau point de vue. Trop souvent les blocages viennent d'une interprétation restrictive exclusivement technique. La question de la transversalité entre les différents acteurs sur des objectifs communs est ici essentielle.



↓ Hafencity - Plans - 2000



↓ Hafencity - Plans - 2010



↓ Hafencity - Plans - 2016





## 10 enseignements de Hambourg

Ce voyage nous a permis « *de regarder la ville simplement pour ce qu'elle est, c'est-à-dire une chose vécue et pratiquée, jour après jour* », bien ancrée dans un contexte humain et urbain local, comme le signale Alain Gignoux dans son introduction au séminaire.

L'expérience est particulièrement riche et à double échelle. D'un côté la découverte de la ville du XIX<sup>e</sup> siècle et sa modernité du début du XX<sup>e</sup> siècle (marquée par la forte personnalité de Franz Schumacher), de l'autre côté la ville du XXI<sup>e</sup> siècle avec la HafenCity, opération qui permet la croissance du centre-ville de 40 %, avec 157 ha. Ce projet reflète la puissance économique d'une Allemagne qui ne doute pas, qui affiche ses capacités techniques et financières pour se projeter avec détermination dans l'avenir. Cette urbanisation ose l'expérimentation, même si les résultats de quelques projets interrogent et permettent une critique, qui fait rapidement consensus.

L'enseignement que l'on peut tirer est riche, il peut nous inspirer largement dans nos interventions et formations, en tant qu'architecte-conseil de l'État :

### Enseignement 1 : l'importance de la maîtrise foncière

La ténacité et l'endurance de la municipalité et de son aménageur de maîtriser le foncier, levier capital dans le choix des maîtres d'ouvrage et des architectes, afin de réaliser leur projet d'avenir qui reste en permanence ouvert. La collectivité a montré sa capacité à faire évoluer sa politique urbaine et à l'adapter à de nouveaux enjeux économiques et sociaux, mettant en œuvre des outils spécifiques, comme le *Business Improvement District (BID)* et le *Neighborhood Improvement District (NID)*. L'urbanisme négocié (déjà observé au Vorarlberg) est plus pertinent au niveau de la concertation et de la participation citoyenne. Il aboutit à de meilleurs résultats qualitatifs et démocratiques que l'urbanisme purement réglementaire ou celui de la loi du marché libre, qui se généralise dans nos villes ces dernières années (avec les fameux macro-lots, que nous décrit si bien J. Lucan dans son dernier livre « *Où va la ville ?* »).

Hambourg opère de nouvelles pratiques de l'urbanisme, avec une répartition claire de la responsabilité des acteurs : « *Le rôle des institutions publiques est de produire de bonnes circonstances, d'encourager, de gérer et de développer des stratégies pour les espaces publics. (...) Les municipalités doivent fournir leur appui à ces projets, améliorer l'espace public et concevoir des stratégies à l'échelle de la ville* » nous précise l'entreprise ProQuartier dans le cas d'un NID à Steilshoop.

Dans une société libérale comme celle de Hambourg, de tels positionnements sont très intéressants et nous interrogent par rapport à nos propres pratiques ; ils s'inscrivent dans la culture de l'aménagement du territoire des villes du Nord, comme celles que nous avons visitées lors de nos séminaires, à Copenhague et Helsinki.

### Enseignement 2 : de la signification dans l'architecture

Le sens et la signification d'un projet d'architecture restent des valeurs ancestrales. La « forme » dans le sens kahnién, la force, l'intemporalité et l'élégance du *Chilehaus* impressionnent le visiteur. C'est un lieu étonnant, plus qu'un bâtiment, qui est devenu durant le XX<sup>e</sup> siècle l'emblème de la ville et son image de marque, son attractivité. Ici, l'architecture va au-delà d'une forme construite, elle rentre en résonance avec le paysage, le quartier qui l'entoure et qu'il qualifie avec beaucoup de subtilité.

*Chilehaus* est supplanté aujourd'hui par la Philharmonie, à l'entrée du port dans une situation exceptionnelle. Son socle, un dock austère tout en brique, affirme l'ancrage local et son histoire ; sa verticalité et son « immatérialité » ouvrent ses voiles vers l'avenir, tout en inscrivant son toit élané et lyrique dans le panorama des cinq clochers remarquables qui dessinent le *skyline* de Hambourg ; avec l'eau et la brique, ils forgent l'identité de la ville.

C'est un exemple remarquable qui nous montre comment la forme urbaine, le paysage, la nature et l'architecture forment un tout, dans une grande cohérence et modernité. Cela nous

donne des arguments pertinents dans nos missions, par rapport à nos interlocuteurs qui ont une farouche tendance à séparer et à cloisonner, à la fois les approches et les métiers.

### Enseignement 3 : l'équilibre public / privé

Les espaces publics, en continuité naturelle avec les espaces privés en cœur d'îlot, sont caractérisés par la qualité remarquable, mais aussi la frugalité et la pérennité des matériaux. Cela reflète un équilibre entre privé et public et peut-être une société plus pacifiée. On ne voit pas de domanialités fermées, de systèmes de résidentialisation avec des grilles de séparation, des badges de contrôle, ni encore de graffitis. Ce n'est peut-être pas par hasard qu'à Hambourg, le métro est sans barrières d'entrée et la ville est particulièrement bien tenue, signaux peut-être d'une société en confiance et ouverte.

L'espace public est approprié, les riverains y trouvent leur compte, ils l'investissent, avec spontanéité, créativité mais aussi mesure et respect. Les habitants fabriquent spontanément les lieux du vivre ensemble, loin des slogans et du marketing urbain des communicants ; ils sont peut-être plus respectés, donc plus respectueux. L'exemple du quartier Falkenried, avec son architecture ordinaire mais particulièrement soignée, la diversité d'usages et la qualité du cadre de vie résidentiel, ses échelles équilibrées entre rue et jardin, est en soi une leçon magistrale qui nous donne à réfléchir.

### Enseignement 4 : la nature en ville

Riche mais frugale, généreuse (les espaces verts représentent 14 % de la surface de la ville), la nature est présente aussi bien dans les grands espaces des parcs, lacs, que dans le cœur des îlots, avec des espaces verts par habitant largement supérieurs à ceux de Paris. On flâne près de l'eau, on se promène accompagné d'alignements d'arbres remarquablement entretenus, les espaces verts sont conçus sans surenchère au niveau du dessin et de leur mise en œuvre, on respire de l'espace ; on y trouve des jardins partagés paisibles et productifs, une nature spontanée, gérée avec une conscience plus écologique.

### Enseignement 5 : l'eau, matière à projet

L'eau est une matière à projet avec une dimension à la fois technique et poétique (jeu de reflets, promenades le long des canaux), une ressource, non pas une simple contrainte qu'il faut blinder avec des normes rigides qui souvent empêchent l'innovation, la création, l'expérimentation. Plusieurs projets ici montrent comment on peut faire avec la nature, plutôt qu'aller contre (avec pour seul objectif, au final : l'interdiction). C'est ainsi qu'il naît le sentiment que nous vivons quotidiennement dans nos missions de vouloir transgresser la norme, les DTU, les modes, les calculs souvent stéréotypés des BET.

Le biomimétisme a certainement plein de choses à nous faire découvrir, plus que les labels et les certifications issus de l'industrie, qui nous envahissent ces dernières années. La résilience de la ville et la vulnérabilité des territoires sont en réalité des défis à la création transdisciplinaire. À Hambourg, notre conviction qu'une alliance est possible entre le développement et l'inondabilité est confortée, si on opère avec sagesse, modération et esprit d'innovation.

Cela ne nous empêche pas de constater dans le projet de Hafencity, des contradictions flagrantes, aussi bien au niveau de l'artificialisation des sols que des remblais de plus de 4 m de haut pour protéger l'urbanisation de 157 ha. Excès de confiance dans la technique plutôt que dans la *technè* ?

### Enseignement 6 : un sol dessiné

La qualité de la matérialité et du détail, aussi bien au niveau des façades (y compris la 5<sup>e</sup> façade) qu'au niveau des sols est remarquable ; pas d'enrobé au sol dans les espaces publics mais systématiquement du dallage, ou du végétal, une garantie de qualité, de solidité indéniée. Le rapport au sol des bâtiments est particulièrement bien étudié, avec une richesse de variations et des solutions architecturales très détaillées. Brique et cuivre (sur le toit) avec sobriété et pérennité dans la mise en œuvre, participant à fabriquer cette identité si particulière de Hambourg.

## Enseignement 7 : mutabilité et stabilité

La corrélation directe entre permanence et stabilité, évolutivité et mutabilité dans les formes urbaines est lisible grâce à la géographie, l'histoire, l'adaptabilité au lieu et au milieu, les tracés, la qualité du « vide ». L'architecture est là pour ménager, accueillir avec générosité, entretenir des relations fécondes avec la ville et la nature, loin du phénomène de modes et de gestulation d'objets insolites. Les échanges sur ces sujets, lors des ateliers du séminaire, étaient particulièrement intéressants. La visite des quartiers Jarrestadt et Alter Güterbahnhof Barmbek était enrichissante et nous inspire dans nos missions.

## Enseignement 8 : accepter les risques de l'expérimentation

Une volonté assumée d'expérimenter et une capacité d'accepter la critique nous surprennent, il y a du positif dans chaque opération. L'expo IBA 2013 a permis d'appréhender les limites de l'exercice et la puissance de certains lobbies de l'industrie, qui poussent l'approche environnementale loin dans la technicité de systèmes sophistiqués, « hors sol », en oubliant le contexte physique du territoire, le climat rude d'Hambourg et la situation très ventée de l'île Wilhelmsburg. Ce ne sont pas les photos avec le soleil et le ciel bleu des flyers qui vont changer le contexte géographique de la ville.

Certaines solutions techniques mises en œuvre dans les logements sont particulièrement coûteuses (surtout en coût global) et certainement juteuses en contrat d'entretien par la suite. Par conséquent, si l'approche énergétique avec des EnR et le recyclage des déchets dans cette opération sont à saluer et à étudier avec beaucoup d'attention, la volonté d'afficher l'innovation architecturale à travers les *smart prices houses*, les *waterhouses* ou les *smart material houses* avec des panneaux contenant des algues, n'a pas convaincu, bien au contraire.

Les projets « faire soi-même et assembler » ou les *hybrid houses* qui permettent la coexistence intergénérationnelle tout en combinant habitat et travail, sont très intéressants en termes de program-

mation et de montage d'opération. C'est un retour d'expérience qui pourrait enrichir les opérations de logements participatifs et inciter les bailleurs sociaux à sortir des sentiers battus.

## Enseignement 9 : pour l'espace pacifié

Les grandes artères de circulation, voies expresses en plein centre-ville d'Hambourg, avec les berlines puissantes de l'industrie allemande, nous font apprécier la disparition dans l'Hexagone des autoroutes urbaines et la mise en place des PDU dans les grandes agglomérations, avec un espace plus partagé et pacifié.

## Enseignement 10 : ne pas oublier l'approche bioclimatique

Le projet de HafenCity présente des qualités indéniables : renforcement de l'attractivité économique de la métropole de Hambourg (avec plus de 4,2 millions d'habitants) dans l'espace européen, position urbaine en plein centre-ville, quartier très bien desservi par le transport en commun, richesse et variation programmatique (habitat, activités, bureaux, commerces, équipements culturels et de loisirs). La préservation et la mise en scène des docks et de l'identité maritime de Hambourg sont pleinement réussies. Nous pouvons aussi apprécier la diversité des formes urbaines et la rigueur architecturale, la grande qualité et la solidité des espaces publics et la généralisation de la brique, comme matériau principal du projet global, ce qui donne une certaine cohérence à l'ensemble et une pérennité certaine.

Toutefois, on remarque l'absence d'une approche bioclimatique, dont certains phénomènes perturbent la vie au quotidien, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur dans les espaces publics. Le projet tente d'oublier le climat rude d'Hambourg et sa position très ventée au bord de l'Elbe et à proximité de la mer du Nord.

Ici, sauf preuve du contraire, nous ne sommes pas dans une ville au bord de la Méditerranée comme l'équipe barcelonaise (chargée du projet urbain) l'aurait souhaité, et la municipalité d'une ville du Nord l'aurait certainement rêvé...

La ville est exposée à de fréquentes dépressions maritimes de force comparable à celles d'un ouragan... Récemment, la tempête Christian d'octobre 2013 et la tempête de décembre 2013 ont balayé la ville de Hambourg et provoqué des dégâts importants. Cette sagesse de l'architecture finlandaise, que nous avons pris tant de plaisir à visiter à Helsinki, avec ses édifices équipés de jardins d'hiver (véritables pièces de vie) et la rugosité des sols (grâce aux aménagements paysagers remarquables), remèdes efficaces contre le vent et le froid, est ici oubliée.

Au contraire, on y trouve des loggias profondes orientées au sud (dans la direction du vent...) et des balcons filants, si caractéristiques du Sud, qui ne convainquent pas. C'est une architecture souvent trop policée qui cède à l'esthétisme et oublie le climat et les valeurs d'usage.

De même, les espaces publics avec leurs grandes étendues sont trop minéraux (plutôt barcelonais ?) et balayés par le vent ; les portes d'entrée des immeubles sont parfois difficilement ouvrables, comme nous l'avons constaté à plusieurs reprises. Les marchés en plein air sont réalisés couramment dans les halls des sièges des grandes entreprises, il y a peu de promeneurs au bord de l'Elbe. Non, l'approche bioclimatique n'est pas un détail, quelle que soit la puissance économique du territoire et les réponses technicistes.





## Hambourg et le piéton, ou les réflexions d'un marcheur

Pour le Parisien que je suis depuis toujours et voyageur du monde depuis peu de décennies, Hambourg, des villes où le plaisir est de mettre un pied devant l'autre, est à compter parmi les plus agréables.

Marcher, quelle manière plus naturelle de découvrir une ville !

Je me souviens de mon enfance, des rues pavées, des trottoirs dallés, ceux de la rue de Lille où habitaient mes tantes, et que j'ai retrouvés en entrant à l'École des beaux-arts et quand, bien des années plus tard, il me fut donné d'y enseigner.

J'aimais ces lourdes dalles aux bords égalisés au marteau, posées à même le sable et que rejointoyait un coulis de ciment tiré au fer. J'aimais, qu'entières ou cassées, jamais elles ne me semblaient vieilles ou neuves, abîmées ou intactes, propres ou souillées, calibrées ou de format irrégulier. Magie de la pierre travaillée à la main. Vient vraisemblablement de ces souvenirs vivaces ma détestation des dalles sciées, sans joint, figées au sol comme des carreaux de cuisine, et que la moindre cassure ou souillure semble irrémédiablement vouer au rebus. Irréparables.

Les dalles des trottoirs aux abords de l'École des beaux-arts sont toujours là, bravant les siècles et la décharge, mais les pavés ont disparu, ou plus exactement, ont été noyés sous une couche d'enrobé noir gardant les traces des diverses excavations que la chaussée dut accepter.

Si ce n'est dans les quartiers historiques, aux abords des monuments, ce qui échoit au piéton c'est cet enrobé gris-noir, taché de graisse et maculé de gommes à mâcher si bien écrasées qu'elles font corps avec le sol. C'est un tapis « gommamaché » dont la continuité est partout striée des traces des mille et une reprises dont il fut l'objet.

Puis, pour faire bon ménage, avec ce sol contrarié, il vous faut surtout ne jamais regarder en l'air, ni marcher en lisant, car une armée de piquets est prête à vous empaler. C'est étrange comment nous avons pu en arriver là et que cette destruction

de la qualité de l'espace ne cesse d'augmenter. Le comble est atteint quand il doit subir les scarifications de sa mise en lanières fonctionnalistes fixant à chaque mode de déplacement, dont les fameux qualifiés de « doux », la route qu'il doit suivre et la nature du sol qui lui est destinée. Ajoutez à cette mosaïque en bandes organisées, le mobilier urbain réglant la marche à suivre, ou à s'arrêter, de chaque mode de déplacement.

N'oubliez pas de garnir le tout d'une bonne dose de panneaux publicitaires posés aux endroits les plus lisibles pour mieux capter le regard. Alors, de plus en plus de personnes, indifférentes ou se protégeant de ces agressions, se réfugient dans la bulle sonore de leur téléphone intelligent. D'autres préfèrent se repérer toujours à l'aide de cette prothèse, sans compter avec ceux qui l'utilisent, douées du don rare de l'ubiquité, pour se guider « ici et maintenant » et, simultanément, se projeter vers des ailleurs.

Voilà l'espace public qu'il vous faut cependant aimer car vous vous y êtes si habitués qu'il vous paraît naturel.

Mais il n'en est rien.

Il suffit d'aller ailleurs, tenez à Hambourg où - est-ce le plaisir du dépaysement qui vous aveugle ou vous rend plus attentif aux différences ? - est suivie une règle à laquelle personne ne déroge : « Jamais piéton tu ne marcheras sur de l'enrobé car les services de la ville n'en glisseront pas sous tes pas. »

Une seconde règle la conforte :

« Jamais piéton, mais toi aussi l'automobiliste, ton regard ne sera accaparé par un flot d'informations aussi bavardes que déroutantes. »

Et une troisième règle les précise :

« Les services de la ville porteront une attention au moindre détail et à la solidité en évitant des variations inutiles des sols. Jamais ils ne chercheront à attenter à ton intégrité physique en t'empalant sur des piquets censés te protéger des voitures. »

Mais il leur arrive de déroger à ces règles dès lors que la ville fait appel à des créateurs de réputation internationale qui la subjuguent. Ils se laissent alors berner par leur aura venue d'ailleurs. Ainsi dans les quartiers nouveaux gagnés sur les friches portuaires, là où surgissent des programmes d'une modernité audacieuse, le sol qui n'en demande pas tant est livré aux créateurs qui s'en donnent à cœur joie, car la ville est riche. Les créateurs n'ont peut être jamais disposé de tant de moyens. Alors, ils sur-jouent et dépensent sans compter, avec bonne conscience, d'autant plus que ces terrains à bâtir, gagnés sur le lit mineur des eaux et sujets aux effets de marée, nécessitent des dispositifs complexes et pérennes, chers.

Si ce ne sont ces égarements, disons que les sols d'Hambourg procurent au promeneur un plaisir qu'il goûte avec d'autant plus d'intensité que jamais ils ne semblent s'imposer.

Allez, citoyens, encore un effort pour que l'esprit nous revienne, quelques voix se font entendre en faveur d'un espace public sans la moindre information, uniforme, non fonctionnalisé et qui pousse jusqu'à ses limites le principe « d'espace partagé ». Celui-ci invite chacun, l'automobiliste, le piéton, le « liaisonneur » des liaisons douces antiparticules fines, à interroger son propre comportement et à anticiper celui des autres partageurs.

Il ne s'agit donc pas de la nostalgie de mon cher quartier Latin des années 50/60 avant qu'il ne devienne trop cher, mais d'un appel à l'invention que résume, encore une expression anglaise, l'expression de *shared space*.





## L'Hanséatique en rail et briques

Sa position stratégique sur l'Elbe fait de cette grande dame du Nord la première de la classe au rang des ports fluviaux européens.

Hambourg nous instille d'emblée le jaillissement de ses infrastructures complexes : ponts ferroviaires, passerelles piétonnes, autoroutes urbaines, larges boulevards, quais à l'infini, canaux, métro aérien ; ces systèmes de distribution privilégient le flux des marchandises autant que celui des hommes. Ils provoquent des déambulations urbaines atypiques et font découvrir l'architecture hambourgeoise à travers des altimétries inédites.

Parcours croisés, superposés, entremêlés, ils se développent en parallèle aux entrepôts de la Speicherstadt.

Ces greniers historiques, omniprésents, pourraient presque à eux seuls résumer Hambourg. Épargnés par les bombardements, ils s'élèvent altiers, hiératiques, défenseurs de la ville. On y revient sans cesse, ils se connectent à la ville par de multiples passerelles. Ancien front du fleuve, relégués maintenant au 2<sup>e</sup>, voire 3<sup>e</sup> rang des rives de l'Elbe, les entrepôts demeurent l'un des joyaux emblématiques de la cité hanséatique.

La ville affiche des ambiances très opposées : par sa topographie contrastée, elle distingue le plain-pied portuaire des quartiers perchés de la ville haute. Mâts de grue et clochers d'église se font face et rivalisent.

Côté port, le paysage maritime annonce l'évolution récurrente des sites portuaires en reconversion.

Les anciens bâtiments, vidés de leurs activités, récupérés par le tourisme, se déploient le long de l'Elbe ; ils trouvent leur prolongement naturel dans HafenCity dont on ne sait ce qu'elle serait sans cet arrière-plan majestueux.

Le port actuel, tenu à distance sur les îles d'en face, est une rive saturée de porte-conteneurs, de chantiers navals qui dessinent une autre ville dont le spectacle nocturne est le plus impres-

sionnant : éclairage urbain permanent, activité incessante, bourdonnement lancinant. Mouvante, fantomatique, la ville portuaire fait son show la nuit à coup de fluos et de ponts roulants géants.

Le « clou » du port, c'est l'invisible, l'insoupçonnable tube sous-marin de 400 m, aussi blanc et brillant qu'il est profond et long, qui relie la zone portuaire des îles aux quais de la ville ; il amenait jadis les hordes de dockers à vélo qui descendaient par des ascenseurs urbains et plongeaient sous l'eau comme d'autres s'enfonçaient dans la mine. Le boyau lumineux sert aujourd'hui de toile de fond aux jeunes mariés.

Côté ville, c'est une mosaïque de quartiers, aux teneurs très contrastées.

Le lac, eaux captives de l'Alster, s'étale, calme et majestueux ; les esplanades flirtent avec les cafés, les promenades avec les boutiques, les arcades avec les canaux dans une ambiance de ville d'eaux ; la place de l'hôtel de ville fait oublier les cargos. Les ruelles de Falkenried vous invitent sans en avoir l'air dans leurs jardins privés ; les cités-jardins de Schumacher déploient leur végétation exubérante et leur plan masse rigoureux ; Altona nous régale de son classicisme. La trame urbaine reprend une échelle domestique, les belles rangées d'arbres s'alignent le long des rues, une nature prégnante se déploie ça et là, le port devient absent.

Mais la ville, ce sont aussi les îlots de bureaux, sévères, massifs, mais pourtant pénétrables ; c'est dans ces bâtiments du Kontorhaus Viertel que se traitent les plus hautes affaires commerciales. La cité exprime là, avec puissance, que le commerce et l'argent règnent en maître.

À l'autre extrémité du port, diamétralement opposées, les rues chaudes sommeillent en attendant la nuit.

# Gérard Lancereau

Architecte-conseil de l' tat  
DDT des Yvelines, DREIA-UDEA (75)







### 2016, Hambourg, 2017, Marseille...

Cette année nous transportera d'un port du Nord où la permanence des tracés a servi l'évolution de la ville, à un port du Sud où la force du paysage, avec la mer, les collines et l'horizon, est le cadre dominant de tout projet.

S'ajoutent à la « cité phocéenne », historiquement lieu d'échanges et du droit coutumier, ses usages, sa richesse humaine, la diversité des peuples et des cultures qui façonnent le visage de la ville.

Tantôt ville heureuse, tantôt ville contrainte, tant par sa géographie que par ses disparités sociales.

Marseille, capitale européenne de la Culture en 2013, qui l'a vue renouer magistralement, mais avec sobriété, avec son port et avec la mer.

Marseille, ville centrale non exclusive de la métropole Aix-Marseille-Provence entrée en vigueur en 2016, avec une architecture non « gesticulante » où se côtoient encore noyaux villageois, anciennes bastides, petits et grands ensembles.

À Marseille, la ville moderne est construite sans vision globale forte, et la connexion des projets n'est pas déterminée à l'avance. La fabrication de la ville sur elle-même s'appuie sur un paysage constitué entre terre et mer et sur des usages diversifiés (rapport habitat/ville).

Au travers de différents parcours urbains, nous appréhenderons la diversité des quartiers, leur expression brutale ou poétique qui renvoie toujours à un bien commun indissociable : le paysage géographique, géologique, référent collectif, ponctué par des espaces publics interdépendants, dessinés, composés ou en friche. Parcourir la ville est essentiel pour montrer comment tout est compliqué, avec une infinie diversité bâtie, urbaine et sociale. Pour montrer aussi qu'il n'y a pas besoin de tout contrôler pour que la ville fonctionne.

Régulièrement confrontés dans nos missions aux enjeux des formes urbaines, du hameau à la métropole, en passant par le lotissement et le centre-bourg, nous aborderons cette année le thème suivant : *Géographie urbaine et Usages, l'exemple de Marseille*. Les spécificités de Marseille, qui sont forces ou périls pour l'aménagement du territoire (géographie, géologie, climat,

écologie, tourisme, etc.) permettent de questionner les problématiques rencontrées par les architectes-conseils arpentant des lieux géographiques du territoire français caractérisés par la montagne, le fluvial, la mer, les îles (dont les DOM-TOM). À Marseille, la ville se développe le long des infrastructures et dans les « archipels des massifs » ; à l'image de sa métropole, figure en « nid d'abeille », Marseille contient ses territoires dans leurs limites, leur fonctionnement, leur identité propre. Notre regard sur les territoires de « l'entre-deux » révélera la géographie et la force d'un paysage, éléments structurants parmi d'autres, du développement d'un territoire à l'échelle de la ville comme ils peuvent être structurants et servir le projet à l'échelle du bourg, à celle de la métropole, à celle de l'extension urbaine et du lotissement.

Et puis à Marseille, plus de vingt ans après la visite des architectes-conseils, nous pourrions analyser ce qui fait permanence dans l'évolution du territoire de la ville.

Parallèlement aux parcours urbains, et à travers trois ateliers, nous interrogerons :

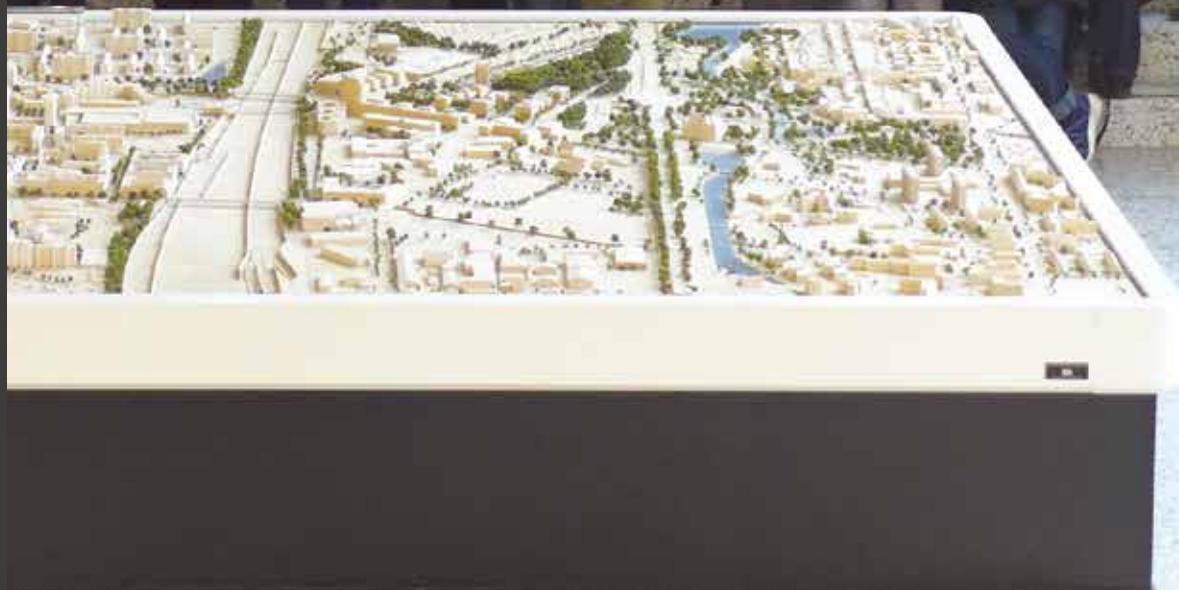
- Le PLU(I) comme outil pour lutter contre l'étalement urbain (nouvelle gestion de la densité, typologies et climat, OAP thématiques de quartier ou de secteur...)

- Le paysage géographique d'un territoire comme outil de projet et de cohérence globale (la ville avec ses limites géographiques, limites physiques à l'urbanisation)

- La place de la société civile dans la fabrication de la ville durable (rôle de la démocratie participative dans la transition écologique, dimension « économique » dans le sens ressource/dynamique/initiative locale comme vecteur de redynamisation...)

À l'heure où l'intervention de l'architecte devient obligatoire dans l'élaboration des permis d'aménager au-delà de 2 500m<sup>2</sup>, notre rôle de conseil en tant qu'ACE est à renforcer auprès des communes, des aménageurs et des concepteurs sur les différents territoires nationaux. Au-delà du « lotissement traditionnel » doivent se développer de nouvelles formes urbaines qui s'appuient sur le territoire (paysage et géographie) et le « bien vivre ensemble » (usages). Notre séminaire à Marseille permettra d'alimenter cette approche.





**Hartmut Frank**, Professeur émérite, ingénieur, architecte, HafenCity Universität Hamburg



Né en 1942, Hartmut Frank a étudié l'architecture et l'urbanisme à l'Université Technique de Berlin (TUB). Il a co-fondé et est membre du directoire des Archives Architecturales de Hamburg et en édite, avec Ullrich Schwarz, les publications périodiques. De 1989 à 2007, il a été curateur de la médaille Heinrich-Tessenow. Il dirige l'Institut Fritz-Schumacher de Hamburg. En tant que professeur invité, il a enseigné dans des universités en France, Italie, Suisse, Espagne, Canada et États-Unis, et en tant que chercheur associé, il a été invité au Centre Canadien d'Architecture de Montréal et à l'Institut d'Études Avancées de Paris. Il a initié et participé à de nombreux projets de recherche, dans les domaines de la politique du logement, de l'urbanisme des villes modernes, de l'architecture moderne et traditionnelle, des relations internationales en architecture et en urbanisme, qui ont été sponsorisés par la Fondation allemande pour la recherche (DFG, Deutsche Forschungsgemeinschaft), la Fondation Volkswagen, la Fondation Sutor, la Fondation Getty, entre autres.

Ses articles sont parus dans de nombreuses publications professionnelles et catalogues d'exposition. Entre autres ouvrages, il a par ailleurs publié :

- *Lesebuch zur Wohnungsfrage*, Cologne, 1983 (avec Dirk Schubert)
- *Faschistische Architekturen*, Hamburg, 1985
- *Stadtgestalt und Heimatgefühl*, Hamburg, 1988

- *Fritz Schumacher. Reformkultur und Moderne*, Hamburg/Stuttgart, 1994
- *Alexis de Chateauneuf. Architekt in Hamburg, London und Oslo*, Hamburg, 2000 (avec David Klemm)
- *Paul Schmitthenner (1884-1972)*, Tübingen/Berlin, 2003 (avec Wolfgang Voigt)
- *Zwei Deutsche Architekturen 1949-1989/Two German Architectures 1949-1989*, Stuttgart/Berlin, 2004 (avec Simone Hain)
- *Metropolen 1850-1950. Mythen – Bilder – Entwürfe*, Munich, 2013 (avec Jean-Louis Cohen) // *Interferenzen/Interferences. Architecture - France – Allemagne*, Strasbourg, 2013 (avec Jean-Louis Cohen)
- *Peter Behrens. Zeitloses und Zeitbewegtes. Aufsätze, Vorträge, Gespräche 1900-1938*, Hamburg, 2015 (avec Karin Lelonek)

Il a été curateur ou co-curateur de plusieurs expositions majeures en Allemagne, en France et en Italie, par exemple sur le travail des architectes Fritz Schumacher (Hamburg, 1994), Alexis de Châteauneuf (2000), Paul Schmitthenner (Francfort/M 2003). En collaboration avec Simone Hain, il a été l'artisan de l'exposition itinérante *Two German Architectures 1949-1989* pour le Service allemand des échanges culturels (Institut für Auslandsbeziehungen) à Stuttgart et Berlin. En collaboration avec Jean-Louis Cohen (New York University), il a préparé et monté l'exposition *Interferences/Interferenzen, Architecture France Allemagne 1800-2000*, qui a eu lieu au MAMCS (Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg) et au DAM (Deutsches Architektur Museum de Francfort-sur-le-Main) en 2013.

Il dirige en ce moment un projet de recherche et d'exposition sur le travail de l'architecte et designer Peter Behrens (1868-1940) et écrit une monographie sur le travail de l'architecte et urbaniste Fritz Schumacher (1869-1947).

## Bernd Paulowitz, Coordinateur au Patrimoine mondial



Bernd Paulowitz travaille depuis 20 ans comme consultant en gestion du patrimoine culturel. Diplômé en histoire et en sciences politiques, il a enrichi son parcours par un 3<sup>e</sup> cycle à l'Académie diplomatique de Vienne. Il a commencé sa carrière professionnelle au Centre du Patrimoine mondial de l'UNESCO (WHC) en 1999. M. Paulowitz a ainsi aidé le WHC à mener une analyse des directives opérationnelles et un premier inventaire rétroactif. Il a, ces dernières années, diversifié son travail en tant que consultant et manager dans les domaines du patrimoine culturel et en tant

que PDG de Insitu World Heritage consulting. M. Paulowitz a collaboré à des procédures d'inscription au Patrimoine mondial notamment en Autriche, en Allemagne et aux États-Unis. Il se consacre également à l'enseignement (ENA, France ; Université de Technologie de Brandebourg à Cottbus, Allemagne), à l'animation d'ateliers, au développement de projets et de coopération pour ICOMOS International, en particulier avec des entités supranationales en Europe. Il a rejoint le Département de préservation du patrimoine à l'été 2016 et coordonne les activités en lien avec le site du Patrimoine mondial « Speicherstadt et le quartier Kontorhausviertel avec la Chilehaus » à Hambourg.

## Heiko Weissbach, Guide-conférencier



Né en 1963, il a étudié le design à Copenhague et l'architecture à Aix-la-Chapelle et Francfort. Il a travaillé de nombreuses années au Danemark, en France et en Allemagne. Il vit et travaille à Berlin depuis

2006, où il a fondé son agence, Arkitekturama, en 2011. Il est membre de « Guiding Architects Network » depuis 2009. Il est guide-conférencier en allemand, anglais, français et danois.

# ANNEXES PROGRAMME DU SÉMINAIRE

## Jeudi 13 octobre

- **Arrivée à Hambourg** et ouverture du séminaire à designporT
- **Introduction du séminaire** par le président Alain Gignoux
- **Conférences**
  - Heiko Weissbach, architecte, guide-conférencier a-tour
  - Hartmut Frank, professeur HafenCity Universität
  - Bernd Paulowitz, coordinateur au Patrimoine mondial à la ville de Hambourg

## Vendredi 14 octobre

- **Visites**
  - Wilhelmsburg : Exposition internationale d'architecture IBA
  - Barmbek : Alter Güterbahnhof, Jarrestadt
  - Falkenried
  - Altona Fischmarkt
  - Centre-ville

## Samedi 15 octobre

- **Présentation des outils de planification** dans HafenCity devant la maquette de la ville à Kesselhaus
- **Visites**
  - HafenCity

## • Les ateliers thématiques à l'AIT ArchitekturSalon

- Atelier #1 : *L'espace public comme forme urbaine*  
Animation Soline Nivet, journaliste critique en architecture  
Avec Christine Désert et Catherine Lauvergeat, ACE
- Atelier #2 : *Développement durable et forme urbaine*  
Animation Olivier Namias, journaliste, critique en architecture  
Avec Jean-Luc Hesters, Stéphane Rouault et Christine Rousset, ACE
- Atelier #3 : *Permanence et mutabilité de la forme urbaine*  
Animation Pascale Joffroy, architecte, journaliste d'architecture  
Avec Agnès Lambot et Jean-Christophe Tougeron, ACE

## Dimanche 16 octobre

- **Séance plénière à l'AIT ArchitekturSalon**  
Points de vue des intervenants sur les ateliers  
Échanges avec les architectes-conseils de l'État
- **Conclusion du séminaire**  
Alain Gignoux, président des architectes-conseils de l'État

## Hartmut Frank

Professeur émérite, ingénieur, architecte,  
HafenCity Universität Hamburg



## Fritz Schumacher (1869-1947)

### Hambourg et Cologne

En 1920, Konrad Adenauer, le jeune maire de Cologne – qui allait par la suite devenir le premier chancelier de la République fédérale – parvint à faire venir l'urbaniste hambourgeois Fritz Schumacher comme conseiller à l'urbanisme dans sa ville. Adenauer comptait bien tirer profit de l'occupation anglaise et française de la rive gauche du Rhin après la défaite allemande pour faire de Cologne la métropole moderne d'un État rhénan aussi indépendant que possible de la Prusse.

L'année précédente, Fritz Schumacher avait remporté, avec un projet tout à fait convaincant, un concours pour l'aménagement de la ceinture intérieure des fortifications, délaissée depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

À Hambourg, depuis 1909, où ses fonctions étaient strictement limitées aux services de l'urbanisme, Schumacher, fidèle au principe de « l'unité des arts » de Gottfried Semper et à la conception de Camillo Sitte d'un « urbanisme artistique », n'avait pu que partiellement appliquer ses idées qui définissaient la métropole moderne comme « l'œuvre d'art sociale totale ». Après le traité de Versailles et la perte de la flotte allemande qui s'ensuivit, la crise économique avait contraint la ville hanséatique à une politique d'économie drastique, qui avait fait paraître assez utopiques la plupart de ses ambitieux projets d'avant-guerre. Dans ces conditions, la charge d'établir le plan général d'urbanisme pour la transformation de Cologne en une métropole d'un million d'habitants présentait un attrait certain. Après quelques hésitations, Fritz Schumacher se laissa donc persuader de demander à Hambourg un congé de trois ans pour se rendre à Cologne ; à l'issue de cette période, la ville de Hambourg lui attribua des compétences beaucoup plus étendues à la direction supérieure de l'urbanisme et réussit ainsi à la faire revenir sur les bords de l'Elbe, où il reprit l'œuvre interrompue : il construisit de nombreux édifices publics, et conçut et réalisa une impressionnante série de lotissements de logements sociaux.

Le travail de Schumacher sur le plan général d'urbanisme de Cologne, qui se termina en 1922, est considéré rétrospectivement comme l'une des étapes les plus importantes du débat sur la réforme des grandes métropoles urbaines en Allemagne, et comme un condensé étonnamment achevé des instruments d'un urbanisme d'inspiration artistique. Bien que son plan soit tout à fait réaliste et ne présente que peu de points communs avec les visions irréalistes des « Chaînes de verre », ou avec les utopies à prétention rationaliste que devait publier peu de temps après Ludwig Hilberseimer, Schumacher y projetait une ville idéale.

Il tint compte des infrastructures techniques de la grande ville, réorganisa les voies de communication et répartit les zones d'activités urbaines en zones de construction soigneusement distinctes. Il s'efforça en outre d'obtenir une répartition précise des espaces urbains en établissant une typologie des différentes constructions, surtout en ce qui concernait les zones d'habitation, et en localisant soigneusement les emplacements des édifices publics, qu'il s'efforçait d'intégrer aux espaces libres de la ville. La métropole moderne de Schumacher ne se définissait plus, dans ses grandes lignes, par les flux de circulation et les perspectives architecturales, mais par les « monuments sociaux », les édifices publics et les espaces libres qui aéraient et structuraient l'ensemble. Le centre-ville faisait l'objet d'un plan d'urbanisme aussi précis que la périphérie. L'objectif était de créer une ville qui apparaisse non pas comme un océan de pierre en opposition avec le cadre environnant, mais comme un « paysage urbain » entrecoupé d'espaces verts qui s'y intègrent de manière harmonieuse.

CATALOGUE EXPO CENTRE G. POMPIDOU 1994  
« La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993 »

# BIBLIOGRAPHIE & COPYRIGHT

## Bibliographie en langue française :

- **Hambourg portrait de ville**  
Denise Noël et Florian Kossak  
Institut français d'architecture
- **revue Urbanisme n°290** automne 2013  
Dossier Hambourg
- **Actes de la 7<sup>e</sup> rencontre de l'ADEUS** à Strasbourg  
le 12 mai 2011 : Hambourg une ville réinvestie son port.
- **Note Rapide N° 578** - IAU- octobre 2011  
IBA Hambourg 2013 : cinquante projets pour fabriquer  
la métropole
- **Mémoire de séminaire CHAMPION Céline - ENSA  
Toulouse- 2014/2015**  
« Quels rôle(s) jouent les municipalités allemandes  
sur l'architecture respectueuse de l'environnement  
et sur son développement ? L'exemple de Hambourg ? »
- **Mémoire TAVEAU Marie. Cycle d'Urbanisme.  
Sciences Po**  
« IBA Hambourg – Les projets IBA sont-ils issus  
d'une démarche intégrée ? »

## Sites WEB :

[www.hafencity.com](http://www.hafencity.com)  
[www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de)

## Crédits photographiques :

Julien Boidot  
Philippe Chamblas  
Patrick Duguet  
Alain Gignoux  
Jean Luc Hesters  
Francis Nordemann  
Gilles Reichardt  
Sylviane Saget  
Eva Samuel  
Jean Paul Scalabre  
Jean Christophe Tougeron  
Sabine Ganczarsky  
Nicolai Wieckmann  
Knuttsen, Wernfried  
Bernd Paulowitz  
Denkmalschutzamt Hamburg  
Staatsarchiv Hamburg

## Crédit iconographique :

Atlas des quartiers visités : assemblages et rendu par Alain  
Gignoux (depuis [geoportal.de](http://geoportal.de))  
Denkmalschutzamt Hamburg?  
Franz Andreas Meyer (domaine public) ?

CONSEIL #22

