



8<sup>E</sup> FORUM BÂTIR ET PLANIFIER  
DU TERRITOIRE À L'OBJET:  
FAIRE LA VILLE PAR LE PROJET!

## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	PAGE 02
QUELLE URBANITÉ EN PÉRIPHÉRIE?	PAGE 03
PROJET QUARTETT+ ET TOUR SOPRANO	PAGE 06
L'ÉDIFICE PUBLIC, UN MORCEAU DE VILLE	PAGE 08
PASSER DU PROJET URBAIN AU PROJET DE VILLE-TERRITOIRE	PAGE 10
COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE	PAGE 13

## AVANT-PROPOS

# DU TERRITOIRE À L'OBJET: FAIRE LA VILLE PAR LE PROJET!

Polysémique, le projet urbain recouvre de nombreuses dimensions et représentations. Son potentiel de prise de position critique sur le devenir de la ville nous invite à y accorder une nouvelle attention soutenue. Le projet urbain ne se limite pas, en effet, à un « produit » qui livre des spatialités et contenus. C'est également un « outil » qui questionne le réel pour orienter de manière pertinente le diagnostic et la définition du problème. C'est enfin un « processus » qui intègre une stratégie et nourrit le débat public. Grâce à son pouvoir de « re-présentation », certains thèmes nouveaux sont abordés dans toute leur complexité: friches reconquises, territoires structurés, polarités intensifiées, espaces publics et équipements stratégiques innovants... La mise en forme et en image de ces concepts peut déclencher des débats passionnés telles que « Tours ou pas tours? », « Oui ou non à un pôle muséal? », etc. *Cette vision manichéiste cache le véritable sens du projet urbain, qui n'est pas uniquement un résultat mais le moyen d'y parvenir et le théâtre des décisions sur le devenir de l'urbain confronté à sa propre transformation.* (A. Chemetoff)

Le projet urbain se révèle être un art rare, celui de jouer de toutes ces contradictions et contraintes pour donner forme et sens à la ville. Cet art est notamment illustré par les nombreux concours, mandats d'études parallèles et autres démarches de consultation réunissant des spécialistes de l'aménagement, intensifiées depuis le lancement des politiques de développement durable.

Par des exemples concrets, le forum Bâtir+Planifier 2012 a mis l'accent sur les interactions entre les différentes échelles dans le processus de projet ainsi que sur la force de celui-ci pour questionner, transformer et révéler la ville et le territoire. Comment projette-t-on l'urbain à différentes échelles? Les enjeux sont-ils les mêmes? Les démarches sont-elles convergentes et complémentaires? Ce forum a illustré la capacité du projet urbain à la fois à produire du sens et à transformer la ville en jouant un rôle central dans les processus de décision. Il a laissé de nombreuses questions ouvertes qui seront traitées dans de prochaines rencontres.

### Le groupe de travail Bâtir+Planifier 2012

Nicole SCHICK et Réjane JUILLET, secrétariat général SIA Vaud  
Claudia LIEBERMANN, architecte EPFL SIA urbaniste FSU  
Jacqueline SCHWARZ, architecte EPFL SIA  
Christina ZOUMBOULAKIS, architecte EPFL SIA urbaniste FSU  
Michèle TRANDA-PITTION, architecte EPFL urbaniste FSU  
Xavier FISCHER, architecte EPFL SIA urbaniste FSU

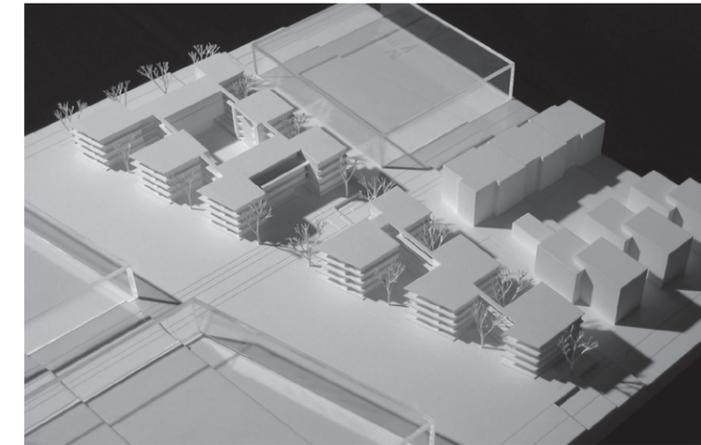
### IMPORTANT

Les présentations des conférenciers sont téléchargeables depuis le site internet de la SIA Vaud: [www.siavd.ch/forumplus.htm](http://www.siavd.ch/forumplus.htm)

### NOUVEAU

Le forum est filmé et les vidéos sont postées sur Youtube: [www.youtube.com/user/SIAVAUD](http://www.youtube.com/user/SIAVAUD)

« Come west », maître de l'ouvrage FAMBAU Liegenschaften AG, Bern  
(© Stadtplanungsamt, Bern)



## QUELLE URBANITÉ EN PÉRIPHÉRIE?

La région située à l'ouest de Berne est un laboratoire de l'urbanisme moderne qui s'est développé autour de Bümpliz entre 1950 et 1980, avec la construction de lotissements tels que Tscharnergut, Gäbelbach et Holenacker. La dernière planification, Brünnon, remonte aux années 1990. Tout ce territoire est un patchwork de quartiers aux identités très différentes. Ils forment une urbanité discontinue qui est due aux partis pris antagonistes qui les caractérisent.

### Brünnon, plan de quartier

Après de longs essais de planification, un plan de quartier destiné à l'habitat conçu selon un urbanisme classique a vu le jour en 1991. Elaboré par le service d'urbanisme de la Ville de Berne, en collaboration avec des architectes externes, il a été établi en concertation avec les propriétaires fonciers et en consultant la population. Il a enfin fait l'objet d'une votation populaire. Le projet exploite le fait que Brünnon est aujourd'hui un des quartiers de Berne les mieux desservis, notamment par le réseau ferroviaire (RER), le tram et l'autoroute.

Les buts de la stratégie de planification sont les suivants:

- développement durable dû à la qualité du concept urbanistique,
- urbanisation dense avec trafic réduit,
- lotissements individuels de petite échelle, réalisation en étapes,
- règlement de construction élémentaire, devant rester longtemps valable.

Une particularité louable du plan de quartier est l'obligation d'organiser un concours pour chaque îlot. Le projet lauréat constitue la base pour l'appréciation de la mise à l'enquête, l'intention étant que chaque projet se mette en relation avec les projets qui le précèdent. Seule la hauteur est restreinte par le nombre d'étages fixe à quatre ou, exceptionnellement, à cinq. Le plan de quartier détermine l'équipement routier en distinguant équipements de base et de détail, chemins pour piétons et vélos, ainsi que l'arborisation. Il fixe les routes, les alignements obligatoires, définit les espaces publics, la zone verte sur l'autoroute et la localisation des bâtiments publics. Le plan de zones prévoit une forte concentration des activités dans un secteur pour permettre la réalisation d'un centre commercial. Sous cet aspect, la planification de Brünnon n'est pas postmoderne, mais fonctionnaliste.

### Historique

Le premier concours à Brünnon date de 1992 et n'a pas été réalisé. Autour de l'an 2000 apparaît une forte demande de localités proches des villes pour implanter des centres commerciaux. En 1999, Migros Aare signe le contrat pour réaliser

un complexe d'activités mixtes, commerciales et de loisirs, préfinance la couverture de l'autoroute et permet la planification de l'habitat. Le complexe commercial réalisé est le résultat d'un concours sur invitation gagné par l'architecte Daniel Libeskind. « Westside » est un élément singulier où tout excès formel est possible, voire approprié. Le but de l'implantation d'un tel complexe à Brünnon est de créer un pôle d'attraction et, conjointement avec le quartier résidentiel, une nouvelle centralité urbaine en périphérie.

### « Come west », un projet d'habitat pour les îlots 8+9

En 2002, le premier concours d'habitat de la nouvelle phase de Brünnon est celui des îlots 8+9, les plus petits, d'une forme trapézoïdale générée par le tracé de l'autoroute. « Come west », devise du projet choisie pour encourager les premiers habitants à venir à la périphérie, est une allusion à « go west ». Ce n'est pas un appel pour aller vers l'inconnu, mais pour rejoindre un endroit qui en vaut la peine.

Le projet est constitué de villas urbaines reliées par des coursives. La qualité de l'habitat est caractérisée par la flexibilité du plan et par les ouvertures de chaque appartement, orientées vers les quatre points cardinaux. La typologie est constituée par un noyau en béton contenant les sanitaires, une zone à l'ouest destinée au séjour et aux repas et une zone à l'est pour les chambres. Les armoires s'ouvrent sur le couloir, la cuisine s'intègre dans la circulation. Une particularité de ce plan réside dans l'espace du séjour, qui s'agrandit de manière linéaire parallèlement au nombre de chambres.

L'identité du lotissement est définie par la cour située sur le parking, les coursives et les glycines grimpantes. Une salle communautaire et un local commercial devaient animer la cour. Les espaces extérieurs sont différenciés en espaces privatifs, semi-privés et collectifs, graduation qui contribue au bien-être des habitants.

« Come west » inverse la situation usuelle. La cour prend un caractère urbain, et les zones vertes sont situées du côté rue. L'urbanité est captée à l'intérieur de l'îlot, là où le projet peut la définir, alors que la qualité de l'espace des rues lui échappe.

### Transposition du règlement

Le plan de quartier s'étend sur une surface d'environ 340 000 m<sup>2</sup> et prévoit un indice d'utilisation de 1,2. La part dévolue à environ 2 600 habitants se découpe en plus de 20 projets et correspond à un investissement de plus d'un milliard de francs. Le service d'urbanisme met en avant, comme qualité du nouveau quartier de Brünnon, la combinaison de vie urbaine et rurale. Cette ambiguïté est perceptible dans le règlement ainsi

Forum Bâtir+Planifier 2012  
« Du territoire à l'objet: faire la ville par le projet! », 15 mars 2012, Lausanne

### ORGANISATION

SIA, Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes, section Vaud  
FSU, Fédération Suisse des Urbanistes, section romande

### ASSOCIATIONS PARTENAIRES

SIA GPA, Groupe Professionnel des Architectes SIA  
FSU, Fédération Suisse des Urbanistes  
FAS, Fédération des Architectes Suisses, section romande  
FSAP, Fédération Suisse des Architectes Paysagistes  
GPA, Groupe professionnel des Architectes Swiss Engineering  
UPIAV, Union Patronale des Ingénieurs et Architectes Valdois

Ont participé au forum:

### CONFÉRENCIERS

Mme Regina GONTHIER, architecte EPF FAS SIA FSAI, bureau R. + A. Gonthier Architekten, Bern  
M. Thierry BRUTTIN, architecte EPF FAS SIA, architecte de la Ville de Fribourg  
M. Alain FIDANZA, architecte EPFL SIA, bureau lehmann fidanza & associés, Fribourg-Zürich  
M. David MANGIN, architecte, urbaniste, Grand prix de l'urbanisme 2008 (F), agence SEURA-Société d'Etudes Urbaines et d'Architecture, Paris

### CONFÉRENCIERS ET TABLE RONDE

Mme Nicole SURCHAT-VIAL, architecte-urbaniste EPFL, Direction des Grands Projets - Office de l'urbanisme - Département de l'urbanisme - Etat de Genève  
M. Bassel FARRA, architecte-urbaniste EPFL SIA, bureau farra & zouboulakis architectes, Lausanne  
M. Erwan QUILLIEC, directeur adjoint des travaux, Losinger-Marazzi SA, Bussigny

### MODÉRATION DE LA TABLE RONDE

Mme Michèle TRANDA-PITTION, architecte EPFL, urbaniste FSU, Topos urbanisme, Genève

Ont contribué à l'élaboration du présent cahier:

Le groupe de travail Bâtir+Planifier  
Les conférenciers et intervenants  
Mme Janka Rahm, pour le concept graphique  
L'équipe de la revue TRACÉS, pour la production et la diffusion

Nous profitons de remercier toutes ces personnes pour leurs contributions.

Photographie de couverture: « Come west », coursives reliant les villas urbaines  
(R. + A. Gonthier Architekten, © Jürg Zimmerman, Zürich)



Brünnen, vue aérienne. Au centre, la tranchée couverte de l'autoroute et le complexe mixte « Westside » du bureau Daniel Libeskind (© Stadtplanungsamt, Bern)

que dans sa transposition. Le résultat est plutôt de caractère suburbain, bien qu'il s'inscrive dans la troisième phase de l'urbanisme du XX<sup>e</sup> siècle selon la classification d'André Corboz, la phase «urbanisme dans la ville». A Brünnen, l'urbanité qui en résulte est hybride, ni ville ni banlieue.

Le concept du plan de ce quartier part d'une urbanité classique transposée aux réalités d'aujourd'hui et aux besoins des investisseurs. Le plan réagit de manière affirmée aux immeubles tours environnants et propose, par contraste, des bâtiments de hauteur réduite, afin que les habitants aient un contact avec le sol. La philosophie de ce concept d'urbanisme est simple: tissu urbain unitaire et diversité architecturale. L'ambition est de conférer un caractère contemporain à un urbanisme classique. Restent ouvertes l'évaluation de la cohérence de la transposition du règlement, ainsi que l'appréciation du succès du principe d'unité dans la diversité, stipulée dans ce plan.

#### Parcours des réalisations

Pourtant, malgré une planification soigneusement développée, Brünnen suscite aussi des critiques :

- la densité de l'urbanisation est trop faible,
- la définition spatiale des îlots n'est pas aboutie,
- la topographie et le rapport au sol ne sont pas maîtrisés,
- les espaces publics manquent d'animation par l'absence d'activités dans les îlots d'habitation,
- la qualité des espaces extérieurs à l'intérieur des îlots et l'attractivité des espaces publics, des rues et des chemins n'est pas toujours convaincante.
- la zone verte sur l'autoroute n'a pas la force génératrice que la planification lui attribue.

#### Conclusions

La coordination des projets et la maîtrise des espaces extérieurs ne sont pas à la hauteur de l'ambition du concept de planification choisi. L'une des difficultés réside dans la réali-

sation simultanée des îlots, des rues et des espaces publics. La volonté que chaque projet se mette en adéquation avec les projets précédents a échoué. Le plan de quartier est victime de ses prémisses, louables et bien intentionnées. Une contradiction ressort entre l'attitude laissant de la liberté aux projets et la volonté d'obtenir une unité par la planification. Il subsiste une zone grise, sans réponse.

Fallait-il définir plus de règles et préciser la topographie? Fallait-il d'abord formuler de manière concise un projet pour les rues et les espaces publics et les construire en amont? Fallait-il créer un *Gestaltungsbeirat* pour assurer une meilleure coordination, une continuité d'appréciation et un suivi dans l'évolution des projets? Quelle unité peut-il y avoir dans la diversité? Brünnen est d'une étendue trop restreinte pour permettre la réalisation d'antithèses, et ce quartier a de la peine à s'affirmer.

#### Epilogue

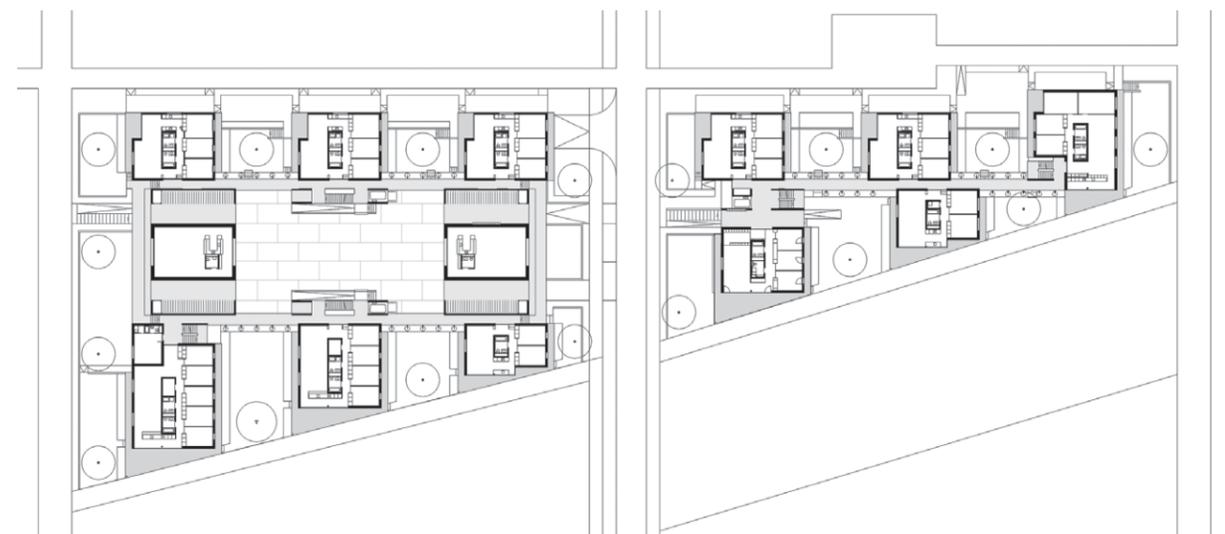
Entre la conception d'une planification et sa réalisation, les sensibilités urbanistiques du monde professionnel et les paramètres économiques changent. Le manque de dynamique économique et de coordination conséquente contribue au résultat rencontré. Le plan de quartier Brünnen est un fragment urbain autonome, comme tous les lotissements environnants. Les morceaux d'un patchwork urbain ne ressemblent pas aux morceaux d'un puzzle. Les premiers coexistent l'un à côté de l'autre, alors que les seconds ont des relations les uns avec les autres et aspirent à former un ensemble. A l'urbanisme d'aujourd'hui ne manque pas seulement une vue d'ensemble, mais également une volonté de faire communiquer les parties. Certes l'harmonie communautaire et civique de la ville médiévale est dépassée, mais cela ne signifie pas que notre société et notre profession puissent se permettre d'être dépourvues de sens civique et de respect des intérêts collectifs.



« Come west », concours 2003, réalisation 2008. Cour minérale au cœur de l'îlot 8 (© Christine Blaser, Berne)



« Come west », glycines grimpantes comme coulisse de verdure (© Alain Gonthier, Berne)



Brünnen, plan d'ensemble (© R+A Gonthier, Bern)



## PROJET QUARTETT+ ET TOUR SOPRANO

### «Toute intervention présuppose une destruction, ne détruis pas sans conscience.» Luigi Snozzi

#### Désir et volonté

A Fribourg, le projet de requalification des friches industrielles sur le site des Arsenaux et de l'ancienne Fédération agricole Fenaco est né, dès le début des années 2000, d'envies et de désirs d'entreprendre. Il s'agit dans un premier temps d'une envie d'architectes d'occuper les sites laissés en friche. Simultanément, il y a un désir d'entrepreneurs de promouvoir leur visibilité économique dans une ville. Enfin, la rencontre entre l'architecte et l'entrepreneur est née de la volonté d'un propriétaire de valoriser son terrain.

Ce n'est que plus tard qu'interviendront les investisseurs, sollicités afin qu'ils s'intéressent eux aussi à valoriser leurs moyens financiers. Quant aux autorités, leur crainte de ne pas savoir comment s'y prendre paralyse en l'occurrence une réflexion à peine naissante. Alors que la problématique de la requalification des friches industrielles occupait déjà les services d'aménagement et les exécutifs d'autres villes suisses, à Fribourg, le processus de réflexion, induit par un groupe d'architectes de la section locale de la SIA, en était à ses balbutiements après une première série de «cafés thématiques».

#### Négociations et contexte

C'est dans ce contexte qu'est né le projet Quartett+, le + représentant le projet de la tour Soprano, dans la sémantique commerciale de l'entreprise générale. A l'image des études qui apparaissent à Zurich, notamment dans le quartier Zurich-West, où un nouveau plan requalifiait la Maag Areal, il importait de continuer à se positionner face au défi de la requalification des friches industrielles. Les projets d'études portant sur ces lieux, effectués dans des écoles d'architecture, n'ont suscité que peu d'intérêt de la part des édiles. La question de la pertinence des outils d'aménagement se posait. C'est ainsi que fut mis sur pied un processus de dialogue entre les divers partenaires. La recherche de convergence d'intérêts des acteurs impliqués devait amener à traiter transversalement les questions liées tant aux sujets de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme qu'au projet d'architecture proprement dit, en vue de la réalisation d'un prototype.

Les tentatives de s'inspirer, voire d'imiter les processus participatifs effectués dans d'autres situations ont partiellement échoué, malgré l'organisation d'ateliers de réflexion. Seul le projet a su se profiler comme outil permettant d'évaluer des potentialités d'intervention. Un deuxième élément d'importance a permis de débattre du projet et des idées dans leur développement: il s'agit du rôle pris par une commission d'experts, en l'occurrence le groupe Fribourg'cible, qui a pu accompa-

gner le processus dans un cadre légal alors incertain et parfois contradictoire. Lors de débats au sujet des options préconisées par le projet, ses membres ont été d'un grand soutien et ont fonctionné comme arbitres et conseillers. Ils ont su apporter une caution face aux autorités supérieures en permettant une ouverture dans les réflexions.

Les données d'aménagement qui suscitaient la controverse se résignaient pour une part à faire tabula rasa des constructions présentes sur un site de plusieurs hectares s'étendant de la gare au plateau de Pérolles. Pendant ce temps, le projet de l'équipe entourant Roger Diener pour la Maag Areal à Zurich se proposait, lui, de garder comme éléments de référence les traces et les géométries issues de la période industrielle. C'est au cours d'ateliers restreints, menés en interne avec les interlocuteurs intéressés au processus, qu'a émergé la possibilité de traiter le territoire choisi d'une façon similaire. Il semblait primordial de mettre en évidence les traces de la courte époque industrielle fribourgeoise, qui a trouvé son apogée dans le projet d'un ingénieur neuchâtelois du nom de Guillaume Ritter à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce dernier avait osé le pari d'utiliser la force motrice de la Sarine, qui alimentait au moyen d'un câble télé-dynamique les industries disposées sur un territoire à urbaniser, dont les ravins et les obstacles ne pouvaient être surmontés que dans un esprit d'ingénierie.

#### Projet et réalisation

C'est ainsi que furent intégrés quelques réminiscences de la période industrielle comme éléments de référence et de repère dans la constitution d'un nouveau morceau de ville. Le logement, combiné à une faible part d'activités, présentait les meilleures potentialités pour revitaliser ce quartier et épaissir le tissu urbain longeant le boulevard de Pérolles de la gare au plateau de Pérolles. L'arsenal n°2 et les logements ouvriers de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle voisins ont été inventoriés dans le but ultime de les mettre sous protection afin d'en assurer la conservation. Le troisième élément remarquable, le silo à céréales de la Fédération agricole, fut l'objet de discussions plus ardues quant à son maintien. Les arguments les plus pertinents, qui réussirent à convaincre du bien-fondé de sa requalification, furent ceux de son caractère exceptionnel, tant au niveau «historique» que formel, comme élément de repère dans la ville ainsi que dans sa qualité et son droit acquis de dépasser la hauteur maximale autorisée sur le site. Il figure désormais comme signe dans la configuration de la ville, parmi d'autres constructions élevées que sont la tour de la cathédrale, l'un ou l'autre immeuble tour situé à des endroits emblématiques, ainsi que le silo et la cheminée de la brasserie Cardinal à proximité. Il a fait l'objet éga-

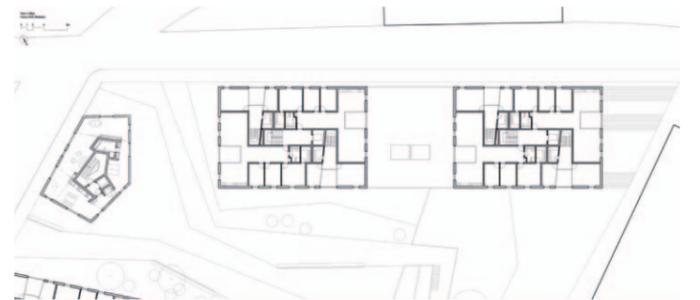
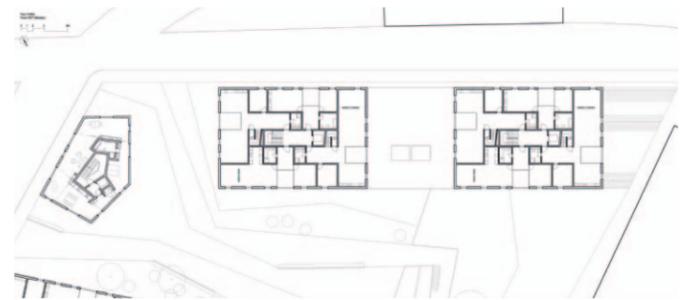
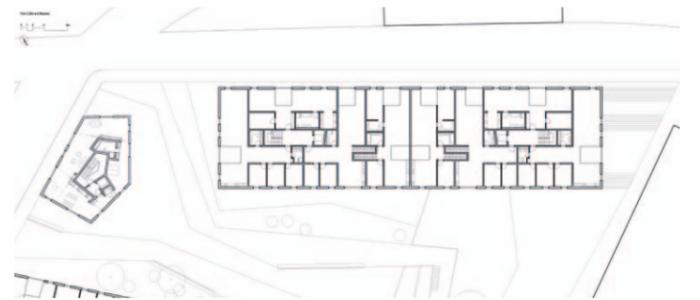
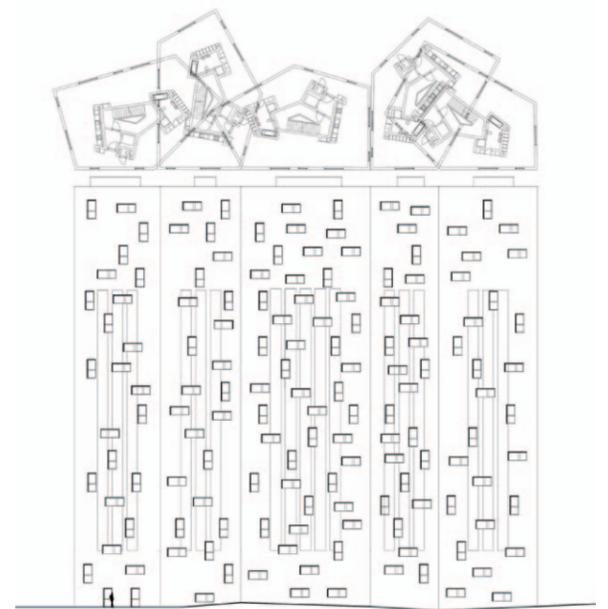
Ci-contre: vue de la route des Arsenaux. Intégration des trois éléments de référence: les logements ouvriers, le silo et l'arsenal n°2, dans la perméabilité du tissu nouvellement constitué (© Thomas Janstcher)

Insertion d'un prototype. Les friches en transformation ou la métamorphose du silo en tour d'habitation (© Thomas Janstcher)

lement d'un rehaussement, destiné à reconfigurer ses proportions et lui donner une plus grande élégance.

La morphologie urbaine choisie pour les nouveaux bâtiments se donnait pour objectif de favoriser et de développer des passages transversaux dans le tissu, de façon à relier les rues adjacentes. Tant le concept paysager que le traitement particulier des espaces extérieurs a mis en évidence ces passages ainsi que les vues transversales dans le tissu urbain avec le paysage et la nature omniprésente à Fribourg. Les bâtiments et leurs socles respectifs gèrent la différence de niveau entre les voies de l'ancien tracé du chemin de fer qui desservait la zone industrielle et, du côté de la ville, la route des Arsenaux en contrebas. Leurs façades intérieures définissent, avec celles de l'arsenal n°2 et celles des logements ouvriers, l'espace d'une grande cour à un niveau intermédiaire, où se situent les entrées des immeubles et de la tour Soprano. Ainsi, l'espace fermé et presque hermétique du domaine de la Fédération agricole s'est ouvert aux espaces publics et aux paysages avoisinants. Il est devenu perméable aux circulations, aux mouvements et aux relations tout en contribuant à évoquer un peu de la complexité de ce nouveau lieu. Les logements proposés s'inspirent tant des habitations (fri-)bourgeoises des années 40 que du type de la «villa urbaine», dans une version plus dense.

Comme le décrit très bien le conservateur cantonal des biens culturels, une intervention dans un immeuble du patrimoine bâti, dans sa confrontation à des formes anciennes, est l'occasion de proposer de nouvelles façons d'habiter. Ainsi une expérience contemporaine de l'habiter naît-elle de sa confrontation à un passé plus ou moins lointain. Ici la confrontation de l'espace de la cour avec les bâtiments d'un passé industriel récent s'est encore enrichie de la confrontation d'une forme d'habiter contemporaine dans l'enveloppe de l'ancien silo à céréales. D'un plan hexagonal irrégulier et d'une surface somme toute restreinte, cet objet remarquable a permis la mise sur le marché de 17 unités de logement, une par étage, jouissant d'un point de vue unique sur la cour et les rues adjacentes tout comme sur la ville et le paysage environnant. Les caractéristiques géométriques des déformations du bâtiment ont nécessité une intervention plus lourde que prévue initialement, mais avec l'occasion unique de bâtir un type particulier d'habiter, elles n'ont pas moins constitué une expérience exceptionnelle.



Déroulement des cinq façades de la tour Soprano. Composition des ouvertures comme autant de grains de céréales: elles sont réparties selon un algorithme qui attribue à chaque unité d'habitation des percements différents. (© lehmann fidanza & associés)

Socle sur cour et voie industrielle, étage 2. Le socle lie les modules et permet de traiter la différence de niveau entre le haut et le bas de la parcelle; le silo, lui, est en lien avec la rue et la cour.

Modules: étage 3/5/7 - Silo: étage type. Dans les modules, les typologies font référence à la villa urbaine.

Modules: étage 4/6/8 - Silo: étage type. Dans le silo, chaque appartement est individualisé par étage. (© lehmann fidanza & associés)



## L'ÉDIFICE PUBLIC, UN MORCEAU DE VILLE

### L'architecte de la Ville comme « facilitateur » des projets urbains

Un espace public, un édifice public, à chaque fois. Deux entités qui se prolongent l'une l'autre, qui se qualifient mutuellement et trouvent tout leur sens, ensemble. Concevoir l'édifice public, c'est aussi simultanément penser l'espace public. Si le binôme espace public - édifice public fonctionne, son impact retentit bien au-delà. Il qualifie la ville.

Par conséquent, construire l'édifice public implique de comprendre les enjeux urbains qui lui sont associés et la capacité d'engager, ou d'infléchir, le développement d'un morceau de ville. L'édification d'un bâtiment public ne correspond pas à un acte isolé. Il s'agit, bien au contraire, d'un événement intimement lié à la signification et à la qualification des espaces urbains majeurs, auxquels chacun se réfère et s'identifie. Cet acte est déterminant pour le développement de la Cité.

Dans l'exercice de sa fonction, l'architecte de la Ville se confronte à cette problématique complexe de par son cahier des charges qui lui permet de travailler sur trois niveaux: la réalisation d'édifices pour la collectivité, l'aménagement des espaces urbains et des espaces publics ainsi que la planification et la construction de nouveaux quartiers.

#### Construire la ville

Le métier d'architecte urbaniste consiste essentiellement à anticiper, à inscrire l'action dans la durée, à mettre en relation: les édifices et les espaces, les monuments et les places, les quartiers et la ville. Il doit également favoriser la transformation et opérer des métamorphoses, convaincre, rassembler et accompagner l'ensemble des acteurs. Mais il s'agit aussi d'expérimenter des démarches innovantes, de transmettre une pensée et de communiquer à travers des actions, de fédérer des entités diverses et parfois des parties adverses.

L'acte de bâtir poursuit et prolonge la planification urbaine. Il se fonde donc sur les actions susmentionnées dont il s'inspire largement. La mission requiert cependant également des mesures et des moyens particulièrement ciblés, en termes de conception, de coordination, de gestion et de direction. L'architecte bâtisseur se doit d'agir en rassembleur et en leader, il soude et dirige une équipe pour accomplir une œuvre collective.

#### Deux cas représentatifs:

##### Les Arsenaux, le renouvellement d'une friche industrielle

Le plan d'aménagement permet en l'occurrence l'implantation de deux édifices publics et d'une cité administrative.

Le site des Arsenaux est implanté à proximité immédiate de la gare de Fribourg, au centre ville. Friche industrielle obsolète

calée entre le quartier de Pérolles et la voie CFF, ce périmètre offre un formidable potentiel pour y développer un nouveau quartier durable et rassembler des logements, une cité administrative et deux édifices publics: la Haute école de santé et le futur Musée d'histoire naturelle.

Différents propriétaires se répartissent les parcelles concernées: l'Etat de Fribourg, la Banque cantonale, un acteur privé et les CFF. Si la Ville ne possède aucun terrain dans ce périmètre, elle a cependant joué un rôle déterminant dans l'évolution significative de ce dossier depuis 2009, à titre de responsable du projet.

La métamorphose des Arsenaux est une opération sensible. Dans le but de favoriser la qualité de ce futur quartier durable et de permettre à l'ensemble des acteurs de participer au développement des réflexions urbaines, il fut admis, à l'unanimité des propriétaires, de lancer des mandats d'études parallèles (MEP) en sollicitant cinq équipes d'architectes urbanistes.

Le développement de la friche industrielle des Arsenaux a franchi le lancement du MEP en 2009. Une fois que l'intégration des édifices publics (la Haute école de santé et le Musée d'histoire naturelle) dans le projet du futur quartier a été résolue, quatre dossiers ont pu être actionnés:

- *Le plan d'aménagement de détail (PAD)*: l'instrument de planification qui fixera la mise en œuvre du renouvellement de la friche des Arsenaux sera déposé prochainement à l'enquête publique, en vue de son adoption.
- *L'espace public*: ce thème spécifique fait l'objet d'un mandat distinct. Il sera ainsi développé par le bureau lauréat du MEP, étant précisé que le règlement du PAD impose des directives strictes dans le but d'en préserver la qualité.
- *La Haute école de santé*: un soin tout particulier a été apporté à ce dossier dont le concours d'architecture a été engagé parallèlement à l'étude urbanistique. L'élaboration de l'avant-projet en vue de l'obtention du crédit d'étude par le Grand Conseil est en cours.
- *Le Musée d'histoire naturelle*: un sous-périmètre et un article du règlement ont été développés lors de l'élaboration du PAD pour anticiper cette réalisation prévue ultérieurement.

##### Equilibre, le nouveau théâtre de Fribourg

Le bâtiment public prend ici le rôle de précurseur de projets d'espaces publics.

Issu d'un concours d'architecture, le nouveau théâtre de Fribourg baptisé Equilibre est en voie d'achèvement. Par sa



Equilibre, Fribourg. Vue depuis les Grand-Places (© Jérôme Humbert)

conception audacieuse qui lance un double porte-à-faux, Equilibre s'adapte et s'inscrit dans le contexte urbain. Le projet ménage un espace convivial aux dimensions généreuses au niveau de la rue, en fixant le plateau et la salle de 680 fauteuils à neuf mètres du sol. Le théâtre est bâti autour de cet espace scénique surélevé. Ainsi, les deux porte-à-faux provoquent deux parvis très contrastés: le premier s'ouvre sur le parc urbain des Grand-Places et sur le paysage, le second s'oriente sur la ville et sur la place Jean Tinguely, future place du Théâtre.

La construction d'Equilibre nécessite cependant la requalification d'un secteur urbain plus vaste. Il s'agit dans les faits d'intervenir sur un véritable morceau de ville, comprenant les espaces situés entre la Poste, le Temple, les alentours du théâtre et les Grand-Places.

Une démarche citoyenne destinée à mieux appréhender les attentes des Fribourgeois a été privilégiée pour engager ce processus de requalification. Entre avril et mai 2010, cinq « marches collectives » et trois « parcours commentés » ont été organisés à cet effet. Une série d'entretiens « sur le vif » complète cette collecte. Le résultat de ce processus participatif a fait l'objet d'un ouvrage de synthèse, *Les Grand-Places en marches*, publié par le Service d'urbanisme et d'architecture de la Ville de Fribourg en février 2010, en collaboration avec BazarUrbain, collectif pluridisciplinaire issu de la recherche architecturale et urbaine.

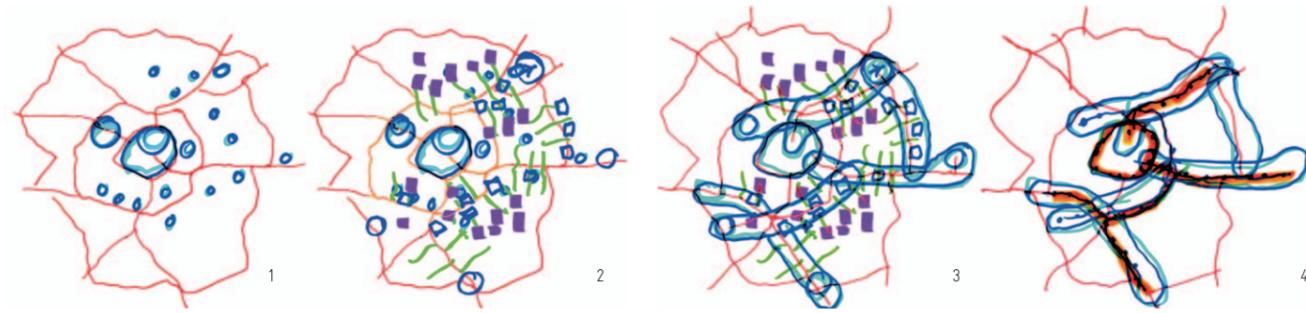
Des mandats d'études parallèles ont été lancés parallèlement au processus participatif, pour identifier le futur projet d'aménagement. Au terme de deux tours de sélection, deux à trois équipes composées d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes seront choisies pour engager le travail sur le projet, en lien avec un groupe d'experts.

Le réaménagement des abords proches du nouveau théâtre, du parc urbain des Grand-Places et de la place du Théâtre est à

concevoir comme une occasion unique d'articuler les échelles de la ville et du quartier dans leurs dimensions tant physiques que sociologiques ou sensorielles. L'objet de la démarche est d'établir un projet issu d'un processus participatif, mettant à contribution les instances politiques, les associations, l'administration, les partenaires fonciers et commerciaux, les usagers de la ville et les planificateurs.

Après le site des Arsenaux, ce second site illustre pleinement la très grande relation qu'il s'agit d'établir et de construire entre l'édifice public et l'espace public. En l'occurrence, il faut se souvenir que lors du concours d'architecture du nouveau théâtre, trois emplacements avaient été proposés aux concurrents, dans le cadre d'un premier tour. C'est à la connaissance des solutions architecturales et des implantations remises lors de la première phase que le jury décidait, en connaissance de cause, d'imposer pour la seconde étape le site sur lequel allait se construire Equilibre.

Les enjeux qui se posent désormais autour du nouveau théâtre concernent bel et bien la mise en relation et la connexion du nouvel édifice public avec la ville qui l'entoure. Il est donc question ici de créer ces espaces urbains majeurs cités en préambule, auxquels chacun se réfère et s'identifie: la future place du Théâtre et le futur parc urbain des Grand-Places. Ils constituent, de par les sujets évoqués et des diverses démarches entreprises, un projet inédit.



## PASSER DU PROJET URBAIN AU PROJET DE VILLE-TERRITOIRE

Les indicateurs et les méthodes des décennies précédentes sont-ils encore pertinents et suffisants pour interroger les territoires en cours d'urbanisation? Telle est la question sous-jacente qui a guidé le travail sur *La Ville franchisée*<sup>1</sup> et qu'on doit se poser aujourd'hui. De nouveaux processus bouleversent radicalement la façon de faire la ville: le désengagement de l'Etat, la déconnexion apparente entre projets de réseaux et formes d'urbanisation, les programmes indifférenciés, le développement massif de la propriété et de la copropriété. Les crispations politiques et sociales favorisent aujourd'hui l'espace et les mises à distance entre voisins. Autant d'obstacles aux projets émergents de «ville-territoire durable». En d'autres termes, au fil des ans, une question s'est instillée: en changeant d'échelles, de durée et de moyens, comment se redéfinit le projet urbain? Doit-il changer de nature et de méthodes? Quelle est la part du spatial, et quelle maîtrise pouvons-nous et devons-nous en avoir? Reconnaissons-le, l'idée du «projet urbain» des années 1980, centrée principalement sur la question des tracés, du découpage du sol, de l'espace public et du logement collectif, a été bousculée par les nouveaux moteurs de l'urbanisation, notamment le secteur privé et les nouvelles politiques de déplacement. Ces prospectives doivent intéresser prioritairement les grands territoires, là où la quantité, les produits standard, peuvent être recomposés différemment en reformulant la question des représentations des échelles, des modèles et des limites.

Depuis la publication de *La Ville franchisée*, je tente donc d'explorer ces questions et d'élaborer des grilles de lecture sur ces questions, face auxquelles élus et aménageurs sont souvent désarmés. Le travail sur le SCOT<sup>2</sup> de Montpellier, du fait de son montage par «zooms» et «dézoomages», m'a montré l'ampleur de la tâche pour décrire les réalités et comprendre les mécanismes. L'hybridation entre paysage de l'énergie et paysage bucolique, la redéfinition des limites discontinues, les logiques économiques entre territoires agricoles actifs ou en déprise, la diversité et l'instabilité des formes d'habitat, les règles environnementales, les découpages administratifs, la nature des sols, les écosystèmes, sont autant de nouveaux paramètres à déchiffrer. Il reste encore beaucoup à faire, notamment dans la description du «vide» et de l'hybride considéré comme «l'urbain sans qualité». Ce travail suppose en particulier une connaissance de l'économie rurale et forestière qui puisse dépasser les notions d'«espaces verts et ouverts» ou de «nature», auxquelles on est souvent réduits plans et projets, même les mieux intentionnés du monde.

### L'emboîtement des échelles

Il faut considérer que les échelles du développement durable ne sont pas uniquement celles du secteur routier mais au moins:

- l'échelle régionale qui correspond davantage aux bassins d'habitat et d'économie, aux déplacements automobiles ou en transports en commun supportables (1h30 par jour en moyenne), aux synergies entre différentes villes et inter-pôles, aux écosystèmes et aux économies d'énergie;
- l'échelle des secteurs de voies rapides, qui maillent d'ores et déjà la plupart des territoires autour des villes et agglomérations et dont il faut effectivement tenir compte;
- l'échelle de formes urbaines et architecturales, accessibles et visibles (ou non) depuis la route.

### Les modèles

Les grands territoires méritent ainsi de nouvelles lectures et de nouvelles mesures du temps et de l'espace. Cette démarche suppose de renouveler deux notions souvent discutées, voire sujettes à polémiques, en matière d'urbanisme: les modèles de croissance des agglomérations et les limites entre espaces ouverts et urbanisation.

Quelle que soit la posture adoptée, agents du laissez-faire ou politiques volontaires de projets, la notion de modèle s'avère utile pour mobiliser les acteurs vers une plus grande lisibilité des grands territoires. Elle est précieuse si elle est utilisée à titre explicatif et prospectif et non de manière prescriptive.

Modèles polyradioconcentriques, fuseaux, cités linéaires, archipel, itinéraires, arlequin, permettent notamment d'éclairer les grandes familles d'évolutions, voire d'interventions.

### Les limites

Quels que soient ces modèles de croissance, ils induisent une fabrication de la ville par parties, avec des relations entre espaces ouverts et espaces fermés. Dit plus simplement, la question des limites entre les uns et les autres est toujours posée: des limites foncières, administratives et réglementaires existent. Les ignorer c'est se refuser à considérer une réalité et ses effets induits, comme l'urbanisme de plan-masse a superbement voulu ignorer la question du découpage parcellaire dans les années 1950, avec les déboires ultérieurs que l'on connaît et que l'on n'a pas fini de réparer.

De plus, si l'étalement urbain, notamment dans les bourgs et les villages, profite et profitera de la déprise agricole, la surconsommation en réseaux, en ressources et en déplacements pose la question d'une plus grande densité des formes urbaines de l'habitat. Et celle-ci ne peut être acceptée qu'avec des contreparties en termes de paysages et d'usages. Ces limites doivent donc être réfléchies et projetées.



Grand Paris: «Ce qui serait extraordinaire serait de changer l'ordinaire»

Grand Paris: la mise en œuvre d'une stratégie concomitante et progressive. «Déplacer la question des déplacements avec celle des lieux d'emploi et de la mobilité résidentielle, pour diminuer: le nombre de déplacements et les temps des déplacements.» (© Ateliers Lion - Groupe Descartes)

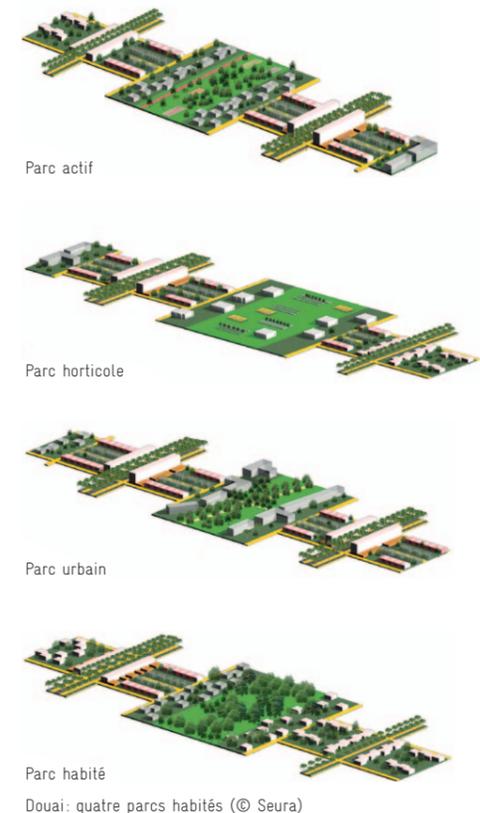
- 1 Aujourd'hui, peu de grands pôles économiques, une immobilité résidentielle accrue, des déplacements longs pour accéder à l'emploi
- 2 Une stratégie: créer des pôles économiques diversifiés; favoriser la mobilité résidentielle; réguler, hiérarchiser le réseau autoroutier
- 3 Rendre accessible aux quartiers les segments d'activités et de services métropolitains
- 4 Renforcer les transports en commun sur les segments quand le niveau de rentabilité des investissements en infrastructures est atteint



Douai: éco-quartiers selon le principe de fuseaux et de parcs thématiques (© Seura)

Douai: secteur du Raquet, étude de définition 2005-2006, projet retenu

«Le projet (...) traduit la volonté de privilégier la mixité des paysages mêlant activités traditionnelles, agriculture et logement (...). Quatre espaces ouverts (parcs sportif, urbain, maraîcher boisé) - définissant des modes de gestion à minima et des limites diversifiées face aux paysages - sont disposés en 'fuseaux'. Des parcelles seront laissées libres pour anticiper sur les possibilités ultérieures de densification.» David MANGIN, *La ville passante*, Grand prix de l'urbanisme 2008, sous la direction de Ariella Masboungi, éd. Parenthèses, 2008



Douai: quatre parcs habités (© Seura)



Douai: le Parc actif (© Seura / Lou Kat)

Voilà quelques repères pour illustrer un itinéraire balisé dans le temps, entre 1970 et 2008 : la formation à la compréhension des phénomènes urbains telle qu'elle a été initiée par l'école vénitienne et l'école française dans les années 1960, les confrontations aux projets et réalisations d'infrastructures et d'espaces publics expérimentés par l'école barcelonaise des années 1980, et, enfin, le dialogue avec l'école néerlandaise d'infra-architecture des années 1990. Ces étapes ont jalonné ce dernier quart de siècle pour les architectes européens qui se sont intéressés aux rapports entre ville et architecture.

Comprendre pour agir, analyser pour projeter, enseigner et débattre, au risque de simplifier pour partager des objectifs jugés essentiels, mobiliser des moyens très divers au risque de n'en posséder aucun si ce n'est celui des infrastructures, des formes urbaines et architecturales, voilà quelques feuilles de route qui peuvent illustrer une méthode de travail.

Les projets successifs de Chartres (plaine de 200 ha), Douai (quartiers durables), Plaine du Var niçoise (éco-vallée), de la région parisienne (mutations des bords de Seine à Vitry, banlieue industrielle) ou la mutation de zones commerciales (à Montigny et Rosny) peuvent illustrer ces nouvelles échelles et thématiques<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> MANGIN David, *La ville franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine*, Ed. de la Villette, Paris, 2004, collection SC, 480 pages. Il s'agit d'une allusion aux logiques du marketing de la ville et à la privatisation progressive d'espaces urbains toujours plus vastes face auxquelles David Mangin défend un urbanisme de « projet » par opposition à un urbanisme de « produit ». Son concept de « ville passante » se fonde sur l'ouverture de la ville, une faible dépendance automobile, une forte hétérogénéité des architectures et une grande diversité d'usages (NDLR).

<sup>2</sup> Schéma de cohérence territoriale (SCOT) : en France, instrument directeur d'échelle territoriale regroupant plusieurs communes. Le SCOT offre une vision commune et cohérente de l'avenir d'un territoire donné et une gestion durable des mesures opérationnelles proposées.

<sup>3</sup> Outre *La ville franchisée*, David Mangin est l'auteur de *Projet urbain* (1999, avec Philippe Panerai), de *Les Halles, villes intérieures* (2008), de *La Ville passante: David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008*. Nominés : François Ascher, Nicolas Michelin, Laurent Théry, sous la direction d'Ariella Masboungi, éd. Parenthèses, Marseille, 2008, 124 pages



Vitry - Les Ardoines : deux polarités commerciales de l'est parisien, Rosny II avec ses 7 ha de parking face à la gare RER, Domus et son accessibilité automobile congestionnée, deux nouvelles stations M11 avec le prolongement de la ligne en 2017

Pour réduire l'enclavement des quartiers coupés par les infrastructures et proposer de nouveaux parcours civils et commerciaux, on pourrait imaginer franchir l'autoroute par une passerelle reliant les différents pôles... (© Seura)

## COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE

### INTERVENANTS

Les conférenciers et  
Mme Nicole SURCHAT-VIAL, architecte-urbaniste EPFL,  
Direction des Grands Projets - Office de l'urbanisme -  
Département de l'urbanisme - Etat de Genève  
M. Bassel FARRA, architecte-urbaniste EPFL SIA, bureau farra & zouboulakis  
architectes, Lausanne  
M. Erwan QUILLIEC, directeur adjoint des travaux, Losinger-Marazzi SA, Bussigny

### MODÉRATION

Mme Michèle TRANDA-PITTION, architecte EPFL, urbaniste FSU, Topos urbanisme,  
Genève



Le futur jardin des Halles (© Mangin)

L'introduction à ce Forum l'avait annoncé, et les débats l'ont amplement confirmé : le projet urbain recouvre un ensemble de représentations et de réalités qu'il convient de démêler avant de tenter de tirer quelques enseignements des échanges de la journée, et de mieux comprendre la manière de « fabriquer » la ville aujourd'hui.

### Vous avez dit projet ?

L'acte d'élaborer un « projet » est revendiqué par de multiples professionnels : par les architectes, mais aussi les ingénieurs ou encore les pilotes de projet – quelle que soit leur formation d'origine – qui s'attachent à la conduite des processus dans la durée. Pour poser les bases d'une meilleure compréhension de ce terme si polysémique, Françoise Choay fournit un premier éclairage, en faisant référence aux deux « maîtres » que sont Leon Battista Alberti et Thomas More<sup>1</sup>. Le premier – dans *L'art d'édifier* – fonde à la Renaissance les bases du projet spatial, que son échelle soit architecturale ou urbaine, alors que le second – dans *Utopia* – pose un peu plus tard les principes du projet social. Et Françoise Choay de conclure que tout projet urbain aujourd'hui est une hybridation particulière de ces deux héritages européens fondamentaux.

« Faire la ville par le projet » peut ainsi être considéré comme une action éminemment complexe qui tisse entre eux des éléments spatiaux à visée fonctionnelle et esthétique et des éléments sociaux en faveur du bien être et du bien vivre ensemble. Cette combinaison de la forme et de l'usage, voire de la symbolique, n'est pas spécifique à l'échelle urbaine, elle se retrouve également à celle de l'objet architectural, mais elle prend néanmoins une tonalité particulière, un peu plus complexe à vaste échelle.

Pour parvenir à « fabriquer » cette ville du bien vivre ensemble, la diversité et l'étroite interdépendance des thèmes à traiter par le projet urbain – habitat, aménités, mobilité, paysage, nature, espaces publics, convivialité, identité, etc. – nécessitent une méthode de travail qui traverse les disciplines, regroupe les métiers et aboutit à une œuvre collective, conçue et réalisée dans la longue durée. Et pour que ce « tissage » se distingue d'une simple juxtaposition d'objets architecturaux, l'histoire récente – et en particulier celle du style international – nous invite à penser le « projet urbain » en étroite interdépendance avec son contexte spécifique, afin qu'ici ne soit pas comme partout ailleurs.

A l'issue du PNR 54<sup>2</sup>, Marc Angéil concluait qu'il en va de la fabrication des villes comme des processus industriels : la mise en œuvre d'un système par composantes dans lequel chacune constitue un prototype distinct des autres, et qui ne sont réunies entre elles que par une règle ou une norme, aboutit inévitablement à un résultat médiocre, ne laissant

aucune place à la créativité. Et ceci se vérifie même si chaque opération est exécutée avec la plus grande rigueur, et que chaque constituant est lui-même de qualité. Appliquée à la ville, cette image illustre le défi que le projet urbain est aujourd'hui censé relever : dépasser les failles de la méthode traditionnelle – succession de la planification puis juxtaposition d'opérations monofonctionnelles –, productrice de la qualité médiocre de nos « villes ordinaires », au sens de celles dans lesquelles chacun de nous vit.

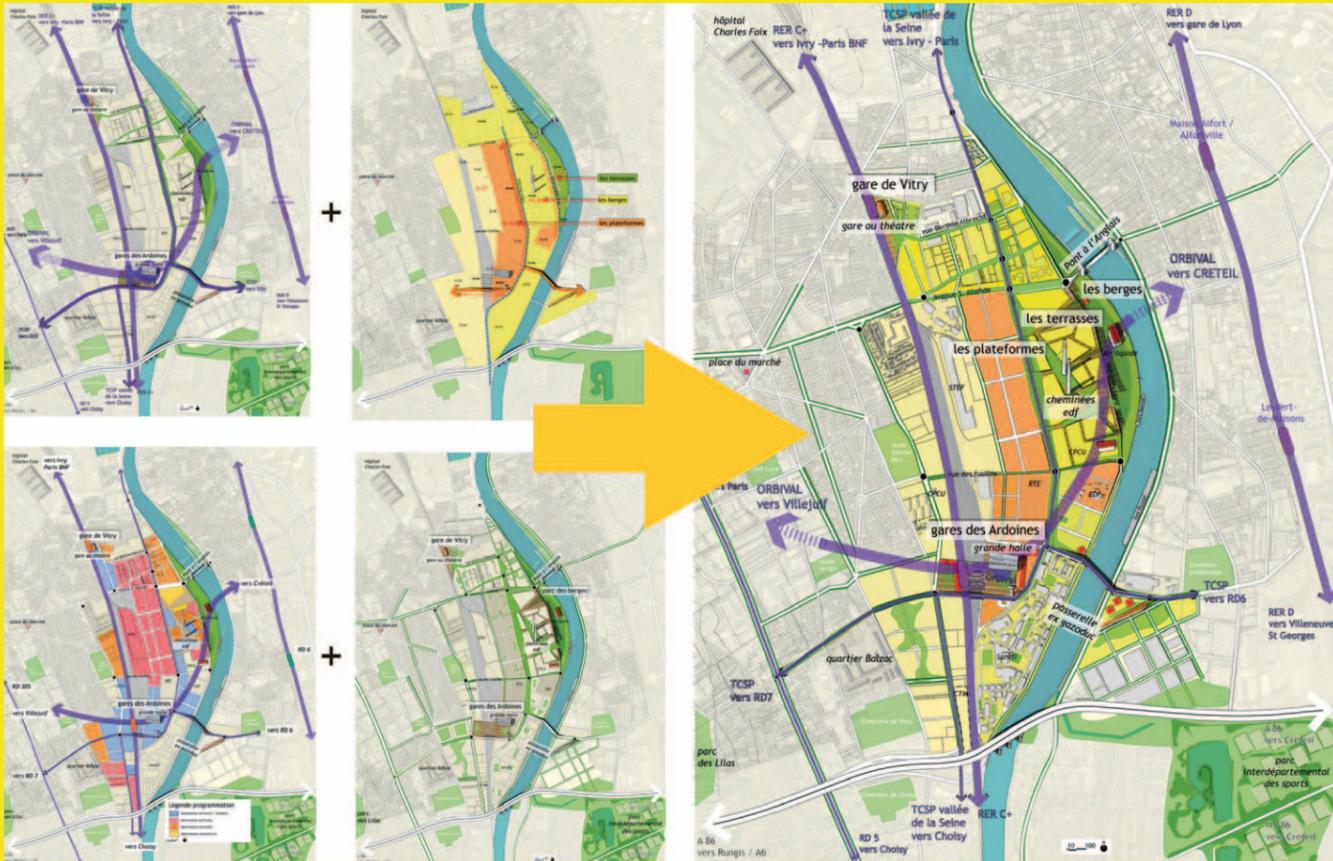
### Mais avec quels potentiels ?

Si par « projet urbain » on entend désormais à la fois le processus de production et le produit final, il devient alors aisé de lui attribuer un certain nombre de potentiels intéressants.

Par son processus même de production – élaboration forcément transdisciplinaire – le projet urbain permet de questionner et révéler la ville et le territoire : chaque lecture disciplinaire du site et de son contexte (urbanisation, patrimoine, paysage, mobilité, environnement, etc.) est exprimée et confrontée aux autres, chaque intention pour le site est confrontée à la réalité, puis retravaillée, jusqu'à ce que l'hybridation entre ces différentes rationalités aboutisse à un « récit commun » convainquant la majorité des acteurs concernés. Et les inévitables conflits participent de cette construction commune, même si les parties prenantes ne le perçoivent pas forcément de cette manière sur le moment.

Par sa nature même – qui est de proposer un ou des devenir possibles et souhaitables pour un site – le projet urbain transforme la ville et le territoire. Et quand elle est réussie, cette transformation est conforme – en tout cas sur l'essentiel – aux intentions initiales. Le travail itératif incessant entre le cap à tenir et les opportunités du moment constitue l'une des caractéristiques de la démarche de projet.

Ce mode de production – par définition multi-acteurs – confère au projet urbain l'une des ses qualités essentielles : sa capacité à gérer les interactions entre les acteurs. Quelle que soit la méthode utilisée, à un moment ou à un autre, les différents acteurs sont réunis autour de la table – sans oublier l'utilisateur final – et la démarche de projet permet alors de travailler rapidement (E. Quilliec), en donnant forme à des idées, et en fédérant progressivement les initiatives autour d'un résultat (B. Farra). Cette construction d'un récit commun est revendiquée par certains comme un « urbanisme de projet » par opposition à un « urbanisme de produit » (D. Mangin), et implique alors nécessairement un travail patient de négociation, remettant en cause l'acquis si nécessaire (A. Fidanza), de manière à éviter une ville faite uniquement par les branchements des « plus offrants » sur les infrastructures réalisées par le public (D. Mangin).



Vitry - Les Ardoines : accessibilité, réduction de la vulnérabilité et mutations - des thèmes imbriqués (© Seura)

Pour garantir sa contextualisation, le projet doit être considéré dans son contexte territorial élargi, ce qui induit sa deuxième qualité essentielle, sa capacité à **gérer les interdépendances entre les échelles**. Mais les enjeux divergent en partie. La vaste échelle permet d'identifier et/ou de construire les cohérences entre infrastructures et lieux d'intensité et de calme, et aussi de repérer les sites stratégiques de développement (N. Surchat-Vial). L'enjeu majeur est alors de donner forme et sens à la ville (B. Farra) de manière à faire mieux que la simple somme de projets, même de très bonne qualité pris isolément. A échelle plus restreinte, le projet développe des formes d'espaces publics, d'habitat, de lieux de travail, et cherche à organiser les complémentarités entre les programmes : ce qui n'est pas localisé dans le quartier doit être facilement accessible ailleurs. Et c'est à cette échelle qu'intervient l'enjeu de l'espace public, à la fois en tant qu'élément structurant de la ville future, et comme moyen d'articuler les échelles entre elles.

La complexité et l'échelle des projets urbains se conjuguent avec leur longue durée, ce qui vient compléter et clore la série de leurs potentiels par l'intégration de l'incertitude dans la réflexion. Qui peut affirmer connaître avec précision les conditions cadres (économiques ou sociétales) dans 20 ans ? Comment articuler judicieusement les décisions à long terme - comme les infrastructures - avec celles liées à la conjoncture du moment, comme le marché des bureaux ? Cette obligation de travail avec le certain et l'incertain oblige ainsi les auteurs d'un projet urbain à **gérer la multiplicité des temporalités**.

**Et quelles complémentarités avec les méthodes « traditionnelles » ?**

Les témoignages entendus concordent et éclairent les complémentarités entre les méthodes « anciennes » et « nouvelles ». Parmi les outils traditionnels, certains restent tout à fait d'actualité, comme la planification directrice ou le projet

(R. Gonthier), mais les avis sont partagés sur d'autres, en particulier le plan de quartier : devenu inutile pour certains, car n'apportant rien entre les intentions et la réalisation (R. Gonthier) ou à conserver, mais à condition d'être dans une juste temporalité, c'est à dire venant après le projet, afin de le transcrire en termes réglementaires (T. Bruttin).

Cette articulation entre la règle et le projet est reconnue comme l'un des éléments méthodologiques importants : le cadre réglementaire reste incontournable (N. Surchat-Vial), et certains précisent les relations entre eux (B. Farra) en relevant l'intérêt de combiner l'approche linéaire (plutôt réglementaire) et l'approche itérative (plutôt projet). C'est ainsi que de nouvelles qualités peuvent apparaître, sous forme de plus de « vivacité » et de « rapidité » dans les démarches (R. Gonthier et E. Quilliec).

Cette reconnaissance de complémentarité n'empêche pas l'exploration en parallèle de nouvelles méthodes (N. Surchat-Vial), comme à Genève, avec les « Plans guides » à vaste échelle pour gérer et guider les démarches de projet dans la longue durée (8 à 10 ans, voire plus), élaborés par des équipes pluridisciplinaires externes à l'administration, mais en partenariat étroit avec elle (équipes de maîtrise d'œuvre urbaine).

Et sur la question spécifique de la participation, chacun a relevé l'importance de toujours bien préciser le rôle de chacun afin d'éviter les frustrations (R. Gonthier), et l'intérêt de développer la concertation en amont des processus - pour questionner les habitants sur leur vécu, leurs attentes et besoins (T. Bruttin) - plutôt qu'à la fin de la démarche de projet.

**Pour quels résultats pour l'évolution de nos métiers ?**

En reconnaissant désormais la capacité du projet à la fois à produire du sens, à transformer la ville, et à jouer un rôle

central dans les processus de décision et de construction urbaine, les implications sur les métiers de la ville sont multiples.

Certaines questions (plus ou moins) nouvelles sont désormais inévitables, et entraînent l'association des compétences correspondantes dans les équipes, comme le financement des opérations, la gouvernance des projets ou la communication.

Lorsqu'un certain niveau de qualité est exigé, la question du « qui paye quoi » devient essentielle (N. Surchat-Vial) et nécessite d'être abordée conjointement avec le programme, le droit du sol et la forme urbaine. Et même si c'est en principe le consommateur final qui paye - par le prix de vente, le loyer ou ses impôts -, il existe une marge de manœuvre politique sur la répartition / péréquation des charges et des revenus de l'opération.

La gouvernance des projets est devenue centrale au fur et à mesure de l'augmentation de leur complexité : seule la continuité du pilotage permet d'éviter la rupture (dans le temps et les acteurs) entre la planification et la réalisation. Or toute rupture est synonyme de perte de cohérence, donc de sens et *in fine* de qualité (B. Farra). Les points critiques de ce maintien de la cohérence se situent en particulier entre les différentes étapes et entre les acteurs. Dans cette optique, le travail avec le monde politique est essentiel, les villes « qui avancent » ont en commun des politiciens qui portent les projets urbains (D. Mangin).

Dans ce contexte, la communication devient progressivement un élément essentiel du projet urbain, permettant de faciliter les échanges et la compréhension entre la multitude des acteurs engagés dans le processus. Elle requiert des compétences de mise en forme et de maintien de cohérence dans la durée (A. Fidanza), en particulier au moment fragile des changements d'échelle (B. Farra). Ces arbitrages entre les besoins de la population, les idées et/ou convictions des concepteurs et la réalité économique ne sont pas réellement nouveaux, mais ils sont particulièrement déterminants à l'échelle du projet urbain.

**En synthèse, et une fois admise la réalité de l'œuvre collective, les concepteurs d'un projet urbain doivent affronter un double élargissement de leur savoir et de leur savoir-faire, à la fois thématique et méthodologique.**

L'élargissement thématique consiste à intégrer, en amont (et pas une fois le projet de la forme abouti), des processus d'autres savoirs et métiers à contenu spatial (comme paysage ou mobilité), mais aussi des savoirs d'autres natures, et en particulier ceux centrés sur la conduite des processus (comme le pilotage des projets complexes ou la conduite de la concertation), afin de prendre en compte le rapport particulier au politique.

L'élargissement méthodologique consiste quant à lui à intégrer la nécessaire transversalité de la conception : une décision en transports ou en environnement pouvant avoir un impact déterminant sur une qualité urbaine, ou une évolution en matière d'énergie sur la qualité de l'habitat. Il devient alors déterminant de savoir profiter des synergies entre les approches (tout comme de dépasser les conflits entre des visions parfois irréductibles). Et cet élargissement implique également de prendre en compte les temporalités de la ville, de ses acteurs et de ses auteurs : projeter parallèlement à plusieurs échelles, travailler la règle en même temps que le projet (et non successivement) en sont des caractéristiques parmi d'autres.

<sup>1</sup> CHOAY Françoise, « Les ressorts de l'urbanisme européen : d'Alberti et Thomas More à Giovanni et Magnaghi » (entretien), in *Esprit* n°10, *L'architecture et l'esprit de l'urbanisme européen*, Paris, 2005

<sup>2</sup> Programme national de recherche n°54 sur le développement durable de l'environnement construit, achevé en 2011



« Come west » (© Alain Gonthier, Berne)



Cour et passages du nouveau quartier des Arsenaux. L'espace de la cour prend place dans la géométrie de l'époque industrielle et de ses éléments emblématiques, le silo et les logements ouvriers en sont les éléments constitutifs de référence. (© Thomas Janstcher)



Equilibre, Fribourg. Vue depuis l'Avenue de la Gare (© Jérôme Humbert)

Avec le soutien de nos partenaires

**sia**  
société suisse des ingénieurs et des architectes  
groupe professionnel **architecture**

**FSU**

**gpa**

Groupement  
Professionnel  
des Architectes

**UPIAV**

union patronale des ingénieurs et architectes vaudois

**FSAP**

**BSA** Bund Schweizer Architekten

**FAS** Fédération des Architectes Suisses

**FAS** Federazione Architetti Svizzeri

Et de nos sponsors



Avec le soutien de la

