

YVES LION TRAVAUX D'URBANISME 2005-2006



URBANITÉS

*J'ai commencé par utiliser le mot **urbanité** de manière radicale, ce mot désignait la crise dans laquelle la tentation de se complaire était grande. Aujourd'hui comme il se doit, j'en appelle à la politesse :*

Aucun territoire n'est vraiment désespéré, on peut tout modifier, tout transformer, on le doit même.

Entre architecture et urbanisme, je ne souhaite pas la confusion mais **la fusion** et je considère que c'est **l'interaction** entre ces deux métiers qui est la clé. L'urbanisme si compliqué autour des infrastructures, de la crise du logement, du patrimonialisme intensif et de la peur de la catastrophe nécessite, entre autre, une très forte capacité à appréhender l'espace et ses usages d'où la place de l'architecture. Or dans une liberté géométrique totale désormais possible, l'architecture tourne un peu en rond; aussi l'urbanisme, l'urbanité, donnent du sens à l'architecture.

Désormais, les urbanistes rendent des comptes, alors, il n'est plus possible de s'arc-bouter sur la doctrine mais il faut s'intéresser au processus; il convient d'être patient.

Sans l'opposer au commentaire, je me situe dans l'action car je suis convaincu que l'heure est venue d'un travail complet, donc politique sur la ville. Je regrette que l'on y soit acculé : cette reconstruction aurait pu commencer il y a trente ans, mais l'environnement intellectuel sur le sujet était trop rare. Il faut donc se réjouir de l'abondante littérature actuelle sur l'urbanisme, c'est **la condition de l'action**.

Sinon vous êtes dans l'Art et vous ne vous référez qu'à votre discipline.

Dans les banlieues oubliées, la cosmétique n'a rien donné et pour y travailler sereinement aujourd'hui, il nous faut Mangin et Ascher, Mongin et Panerai...

La ville moderne peut-être européenne, plus qu'américaine et il faut régler ce gâchis territorial que constitue la péri-urbanité. Pour cela il faut être capable de séduire avec la densité, ce qui n'est pas gagné et constitue pour moi l'axe de recherche prioritaire. Nous avons actuellement dans notre bureau trois "tours" d'habitations en étude à Marseille, Bruxelles, et Amsterdam. Cette dernière constitue un îlot presque traditionnel avec cour intérieure. En Espagne, en Hollande, depuis plus d'un siècle il y a une grande cohérence dans l'urbanisme, sans sauveur suprême, sans théorie universelle mais avec une permanence du système urbain quelque soit les bâtiments qui les accompagnent. Cette affaire de projet urbain, désormais familière dans notre pays participe au même élan, entre permanence et obsolescence, entre principes et usages : **une éthique** donc.

Dans un contexte de rareté croissante du foncier, il faut reconnaître que les surfaces des parkings de certaines entreprises conviendraient bien à l'édification d'habitations... J'en appelle donc **au recensement des terrains, non pas vierges, mais possibles** et je me réfère à la loi SRU pour parler de projets, systématiquement. Et je suis convaincu qu'il est possible, par exemple, de doubler le nombre d'habitants de la ville

nouvelle de Marne-la-Vallée, sans changer l'infrastructure.

Je travaille surtout sur la **relation habitat - urbanisme** et mets donc souvent de côté, mon supposé talent d'architecte, au profit d'un acharnement raisonné sur la clarté du rapport public - privé et je sais que **le vide vaut le plein...** La mixité n'est pas forcément la superposition mais **l'appartenance** au même quartier, au même tramway, à la même rue, à la même école...

Sincèrement, je ne crois pas à la prédominance du "Cahier des Charges" qui n'a jamais, en architecture ou en urbanisme, évité les catastrophes. Je crois à **l'état d'esprit**, à l'urbaniste comme animateur plus que comme censeur. Je crois à **l'urbanisme ouvert, négocié, réfléchi**. J'ai dit ailleurs, souvent mon goût des contingences, mais je ne peux passer sous silence la reconnaissance des affects dans les phénomènes urbains.

La géographie est la clé : **physique et humaine**. Ainsi je réagis fortement à l'urbanisme des grands projets que l'on sait faire en France certes, mais qui oblitèrent **la vie quotidienne**. Savoir inventer la vie quotidienne est devenu un véritable enjeu et c'est sur ce terrain là qu'on connaît le plus d'échecs.

Alors, il faut **reconnaître le sol**, y adhérer, s'y coller : une véritable osmose, c'est l'expression de la part commune, définitivement.

Je suis convaincu que le temps est venu d'un urbanisme fort, ambitieux, engagé, il suffira dès lors à l'architecture d'être "bien tempérée".

YVES LION

TRAVAUX D'URBANISME 2005-2006

Sélectionné à plusieurs reprises pour le Grand Prix d'Urbanisme j'ai déjà fourni des dossiers sur mon travail en 2003 et en 2005. Ici vous trouverez des éléments qui constituent mon actualité.

Nous venons de remporter avec nos associés architectes bruxellois, Benoît Moritz et Jean-Marc Simon, deux grandes consultations d'urbanisme à Bruxelles :

La Cité Administrative, recyclage de bâtiments anciens, de bureaux, plus apport nouveau de logements, commerces et activités en s'appuyant sur la valeur patrimoniale d'un ensemble urbain des années 50, essentiellement tertiaire et très décrié, mais représentant 150 000 m² de construction.

Le quartier Tour et Taxis où les études abondent depuis très longtemps et où nous avons proposé pour environ 400 000 m² un schéma urbain très clair à l'échelle non plus du quartier mais de l'agglomération.

Nous avons, toujours avec nos amis bruxellois, obtenu le **2ème prix au concours international d'urbanisme du Luxembourg Porte de Hollerich**.

Nous participons actuellement à Rouen, à l'étude de définition Rives de Seine **Gare Saint Sever** où nous proposons une implantation emblématique de la nouvelle gare en bord de Seine et ainsi une évolution symbolique de l'équilibre entre les deux rives.

Dans l'agglomération rouennaise également, nous travaillons sur **un projet de réhabilitation et de développement autour d'une ancienne filature de coton** : une interprétation du mode d'occupation industriel avec une texture urbaine à la fois fragmentaire et diversifiée.

Pour Nexity, nous avons terminé une étude de reconversion d'un ancien site industriel en logements collectifs et individuels, plus un parc le long du canal de la Deûle à **Marquette-lez-Lille**.

Nous venons d'être invités, puis sélectionnés pour la consultation internationale en vue de **l'extension de la ville de la Mecque**, parmi dix équipes internationales.

Nous avons gagné **le concours pour le Musée des Beaux-Arts de Dijon** avec une réponse tirant parti de la situation urbaine et des potentialités exceptionnelles des espaces publics du centre ville. À notre grande

surprise nous fûmes les seuls à développer une démarche urbaine prioritaire.

L'étude de la Plaine du Var s'est terminée sans "succès". Le plan d'aménagement à long terme (2500 ha, regroupant 16 communes sur 15 kilomètres de vallée), n'a pas résisté au jeu actuel des acteurs politiques.

Le diplôme spécialisé en architecture : **"DSA d'architecte urbaniste"** dont j'ai la responsabilité à l'école d'architecture de la ville & des territoires à Marne la Vallée, termine sa première année d'exercice avec cours intensif et commandes réelles qui recueillent beaucoup d'appréciations favorables auprès de nos commanditaires (EPA MARNE, ACTEP, SADEV 94, Ville de Bobigny).

Quelques mots sur l'actualité des quatre projets d'urbanisme importants dont je m'occupe depuis 2001 : **À Marseille, pour Euroméditerranée, dans la Cité de la Méditerranée**, les choses ont connu une avancée spectaculaire cette année : le plan d'urbanisme est établi, le projet de " parc habité ", approuvé par l'Établissement Public et la Ville (contraste des hauteurs, COS de 4,5 à l'îlot). Le Musée est relancé, nos esquisses sur l'ancien môle J4 ont donc évolué. Euromed Center est jugé, le projet lauréat : (Cogédim, Crédit Agricole, Fuksas) a enthousiasmé le jury et il est bien dans l'esprit des orientations de l'urbanisme. Le gratte-ciel CMA – CGM dont le chantier démarre ne sera pas seul dans la silhouette marseillaise mais accompagné de quelques autres immeubles hauts indiquant ainsi une nouvelle polarité et peut-être même une nouvelle centralité.

À Grenoble, dans les quartiers Sud, projet plus récent, notre plan de cohérence guide l'ensemble des réflexions, continuant à s'affiner et, la Villeneuve pourrait connaître ses premières modifications.

À Paris, au bout de l'avenue de France, la situation évolue grâce à la patience de tous, notamment sur les hauteurs de bâtiments et la nature des programmes : **l'étude sur le Palais de Justice à Masséna Bruneseau** a convaincu les élus. Reste donc la décision de l'Etat. Le schéma universitaire est bouclé.

À Strasbourg, dans le quartier du Neuhof, les chantiers sont en cours et notre travail semble avoir convaincu la plupart des intervenants : le tramway arrive, le cours de la Forêt, le carrefour Reuss sont au stade de la consultation des entreprises.

La cohabitation avec le bailleur principal "Cus Habitat" est en place.

Les consultations de promoteurs privés reprennent. Enfin la viabilisation de la première zone d'activités dans le quartier s'achève.

En ce qui concerne l'outil majeur de l'urbanisme que constitue la réalisation d'espaces publics, nous procédons aux études de deux artères urbaines significatives :

- **Le boulevard du Littoral à Marseille** qui, du Sud au Nord va renouveler le contact de la ville avec le port et la mer sur 2,5 Kms.

- **Le tramway qui relie l'île Saint-Denis à Asnières** en passant par Villeneuve la Garenne et Gennevilliers, prolonge la ligne T1.

Enfin je participe à la grande **étude lancée par la Ville de Paris sur le périphérique**, sous la direction des architectes Trévelo et Viger-Kohler qui démontre largement s'il en était besoin à quel point le périphérique constitue la nouvelle centralité potentielle d'un secteur d'habitations et d'emplois de 6 à 7 millions de personnes.



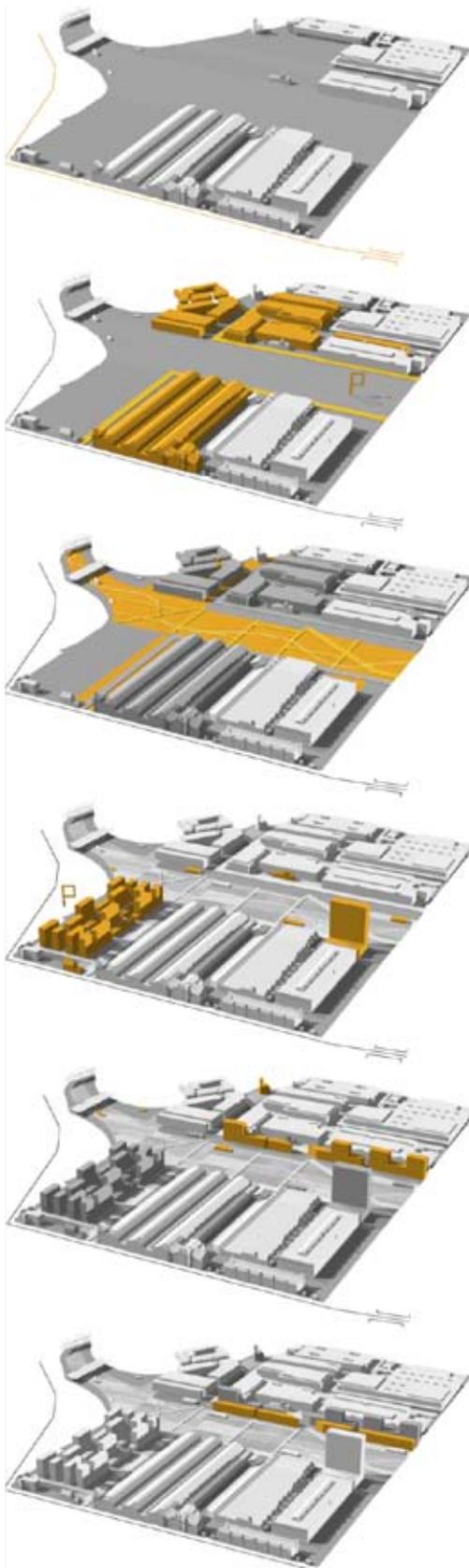
400 logements dans la Cité Administrative de Bruxelles

TOUR ET TAXIS BRUXELLES



Un territoire au service de la ville

PHASAGE



TEMPS 1 :

La réalisation de la passerelle Picard et de la nouvelle ligne de tram peut se faire de manière indépendante et anticipative.

TEMPS 2 :

Une nouvelle affectation pour la Gare Maritime, réalisation de deux voiries locales comme desserte du site et d'un parking en sous-sol. Le développement du BILC peut commencer.

TEMPS 3 :

Réalisation du parc et de la liaison verte Nord-Sud complétant la structure spatiale du site.

TEMPS 4 :

Les logements et les différents petits équipements du parc sont réalisés en parallèle au développement des bureaux. La zone mixte située à l'Ouest de la Gare Maritime est progressivement développée.

TEMPS 5 : ?

En fonction des opportunités, il sera possible de réaliser sur la réserve foncière une bande de bureaux séparant le parc du BILC.

TEMPS 6 : ?

De manière concomitante, des immeubles de logements seront réalisés à front de parc.

CITÉ DE LA MÉDITERRANÉE MARSEILLE



M5

MARSEILLE : DU M5 AU PARC HABITÉ

*Extraits du séminaire du SGGOU
à Euroméditerranée – 02.12.05*

GENÈSE DU PROJET M5 :

dans l'impureté architecturale

À l'initiative d'Apollonia, l'équipe Castro-Denisoff et nous-mêmes avons travaillé le concours pendant un été un peu chaud. Deux équipes liées par l'amitié mais qui n'avait jamais collaboré, réunies par Hervé Jobbé-Duval. Nous avons choisi de couper cet îlot de 300 x 300 mètres en quatre, en organisant une double axialité, un croisement de venelles intérieures, supposées rester les plus publiques possible, fermées la nuit mais ouvertes le jour. Un principe qu'Euroméditerranée devra gérer globalement, parce qu'on ne peut pas demander à certains îlots de faire des efforts que d'autres ne feraient pas.

Ma proposition de rénover une usine en pierre de Cassis présente sur le site a paru assez vite possible quoique n'étant pas dans les habitudes d'Apollonia. C'était un argument de concours : essayer de sauver l'usine, à moins que les obstacles techniques s'avèrent insurmontables – ce qui n'a pas été le cas : le toit a été désossé mais les murs et certains éléments de charpente conservés.

Que le logement soit social ou non, la pierre de Cassis, on ne se la paie pas. D'où l'intérêt de garder le plus possible ces bâtiments, pour en récupérer les matières. Cela fabrique des logements originaux, réunis autour d'un patio central et donnant sur un petit jardin, le long d'un passage. Les deux entrées apportent un sentiment particulier, qui répond à l'importante demande d'individualisation du collectif.

Certains plans sont adaptés, avec des parties plus traditionnelles, des rencontres hasardeuses, (une arche coupée en deux qui paraît incongrue pour une fenêtre de chambre mais qui crée des situations agréables). À l'étage supérieur, avec des grandes cours sur des patios, les gens habitent dans un système individuel, bien éclairé.

Cohabitent l'immeuble neuf, le garage Renault, l'usine revisitée, trois niveaux de parkings, une rue intérieure, des patios... Cela se fait dans l'impureté architecturale, le bricolage, techniquement parlant ! Il n'y a pas d'éthique du rapport entre la structure et la forme dans un projet comme celui-ci, mais une manière de s'arranger avec les composantes – ce qui nous convenait tout à fait

La méthode a l'avantage, puisque le bâtiment existe, d'obtenir rapidement le permis de construire. Apollonia a pu mettre tout de suite en vente, avec des appartements témoins – décorés dans leur goût très expressif. Nous avons vite constaté l'adhésion. La transformation permet évidemment de récupérer un morceau du patrimoine mais aussi de montrer ce que l'on va faire. Nous l'avons expérimenté dans une opération pour la RIVP rue Boileau à Paris, où des acquéreurs ont demandé du sur-mesure, ce qui est plus facile dans une architecture déjà présente.

Il fallait organiser la confrontation avec les bâtiments existants. La première tranche, un bâtiment neuf, surplombe l'ancien garage Renault. Nous avons ensuite construit le long de la rue, de

manière traditionnelle, avec des typologies intéressantes qui reprennent en neuf ce que nous avons bricolé en vieux – à la suite de la très bonne commercialisation de l'usine. Ce processus révèle **une relation très pragmatique au projet :**

le concours portait sur le projet d'urbanisme et sur les logements de la première phase, la seconde phase devant en découler; mais Apollonia a fait évoluer le projet, pour se saisir de l'opportunité créée par la commercialisation de l'usine transformée, qui s'est vendue comme des petits pains, dès le début.

Dans la partie neuve, les types de logements tiennent compte des acquis d'Apollonia, pratiqués depuis longtemps y compris dans des bâtiments qui ne nous plaisaient pas, à Courbevoie par exemple, mais qui se vendaient bien. Nous avons donc adhéré, dans une sorte de rapport critique, au concept séjour et loggia double hauteur : la prestation de base des logements Apollonia peut se résumer à ce binôme, qui implique des appartements mono-orientés mais bénéficiant de qualités de lumière. On en arrive à des immeubles très épais, mettant dos à dos des appartements mono-orientés. Dans l'opération que nous réalisons à Bordeaux, certains immeubles ont 32 m d'épaisseur, ce qui leur donne une remarquable inertie thermique : le bureau d'études allemand qui surveille l'opération en matière de développement durable a seulement prescrit un vitrage à peine plus coûteux qu'un vitrage ordinaire car les bâtiments épais ont un comportement énergétique naturellement satisfaisant.

Nous avons ajouté ici des grandes loggias intérieures, en avancée parce que nous sommes en Méditerranée, et qui offrent une qualité d'individualisation.

Les particularismes locaux m'intéressent, non pour faire appel à un néo-régionalisme dont nous n'avons pas les moyens, mais pour tenir compte du soleil et du vent – principes qui inspirent la règle future. Se préoccuper fortement du soleil et du vent crée une architecture naturellement localisée, pas spécifiquement marseillaise même si les coins de rues pourront évoquer des espaces vernaculaires du type du quartier du Panier. Il faut avoir des ambitions mesurées et il est intéressant d'adapter les typologies à une demande locale, séduire le plus possible les habitants de Marseille, à partir de modes de vie qui semblent leur convenir.

LE "PARC HABITÉ" DANS LA "CITÉ DE LA MÉDITERRANÉE" : un quartier à partir de l'habitation -promenades, îlots, passages, contrastes d'échelles
La Cité de la Méditerranée sera un quartier très emblématique, avec d'importants espaces publics (2,5 km de boulevards), la conception très approfondie du secteur J4 et du Fort Saint-Jean, où va s'édifier le musée est l'un des lieux les plus extraordinaires de Marseille. Au nord, une friche d'entrepôts liés au port où Mires, un lotisseur privé, a imaginé un système de trames permettant de répartir logements, activités et entrepôts. Une étude de définition d'un an a porté sur ce terrain, au bout du boulevard du Littoral, où le Silo

d'Arcenc doit être transformé en salle de spectacle, où sont prévus aussi un "Euromed Center" et un jardin. Notre équipe a été lauréate, avec Ilex paysagiste (Guerric Péré), François Kern, architecte à Marseille, et des consultants (Menighetti programmation, François Confino pour les événements exceptionnels, ex-Béture pour les questions de circulation).

Plutôt que le parc prévu initialement, qui nous semblait trop petit, nous avons proposé une répartition des espaces verts qui bénéficierait à tout le monde. Pour éviter la situation de Boulogne-Billancourt, où il y a ceux qui habitent sur le parc et ceux qui n'y habitent pas, nous avons jugé important que tous les quartiers de Marseille puissent descendre vers le port, puisque la reconquête en donne la possibilité. La règle du jeu a confirmé la structure Mires, en essayant de la répartir de la manière la plus régulière, mais aussi la plus inéquitable, pour inventer des squares différents les uns des autres, avec des descentes est-ouest vers la mer larges de 30 m, destinées non à la circulation mais à la promenade, avec des trottoirs généreusement dimensionnés.

Il fallait aussi dépasser des contraintes lourdes – à commencer par le sol, calcaire dur sur une partie et zones de remblais, moins stables. La question des parkings n'est pas tranchée : la municipalité estime qu'ils manquent et que toutes les nouvelles opérations doivent en produire beaucoup; mais par ailleurs tout le monde constate qu'il y a trop de voitures dans les villes, paradoxe rarement tranché en faveur du zéro voiture... Reste

que plus on fait de parkings, plus il faut vendre les opérations cher. Il y a eu une concertation très organisée, vigilante, où les Marseillais se sont exprimés en grand nombre, manifestant une ouverture et un intérêt pour l'avenir très intéressants.

Jamais aucun règlement n'a empêché une "saloperie" de se construire.

La France a un problème avec l'idée réglementaire : l'idée de cahier des charges, me paraît désormais inopportune ; elle rassure les élus mais pas le futur, parce qu'elle n'empêche rien et initie peu d'opérations exemplaires. Le quartier de Bercy, très directif, reste un cas à part, grâce à la solidarité qui s'est établie entre les partenaires – nous taquinions Buffi sur son règlement mais nous réalisons avec lui, parce que nous partageons un état d'esprit. C'était un règlement de projet, pas un règlement de PLU, et dans les rues de Bercy on se sent bien, tout simplement. **L'état d'esprit compte plus que la volonté d'organiser.**

Dans le parc habité, il faut bien sûr que les îlots soient respectés, sans qu'il soit indispensable pour autant de bâtir tout à l'alignement. L'architecture moderne a la qualité de proposer des profondeurs, comme celle des quartiers populaires de Marseille, avec ses passages, ses anfractuosités, ses contrastes d'échelles entre petites et grandes choses, d'autant plus extraordinaires que l'on garde pourtant l'impression de rester dans le même lieu.

Nous avons donc essayé de mettre

au point **non pas un règlement mais une stratégie**, qui repose sur des prospects, pour éviter les promiscuités intempestives, mais qui ne fixe pas la hauteur. Le dessin que nous proposons est théorique, destiné aux maîtres d'ouvrage et aux architectes mais dénué de toute valeur architecturale ; il indique un état d'esprit, celui d'un espace privé qui, au cœur des îlots, collabore toujours à l'espace public en périphérie, puisque tous deux restent en co-visibilité permanente. Le projet admet les grilles et peut organiser les passages publics nécessaires.

L'enrichissement réciproque entre l'espace public et l'espace privé peut être la règle. Certaines villas parisiennes jouent parfois le rôle de squares.

Selon notre étude de faisabilité, la densité pourrait atteindre 3 sans que le résultat diffère beaucoup du Cos 2 du M5. Mais il faudrait expliquer, convaincre, y compris la municipalité. Euroméditerranée possède peu de terrain sur le site, ce qui suppose des négociations avec le port et les partenaires privés.

Passer de 3,5 à 4,5 permet de gagner en constructibilité et en économie. **Des simulations avec une densité supérieure à 4 révèlent que la question de l'échelle, de la hauteur des bâtiments, dépend largement de l'écriture architecturale.** Une construction lisse paraît immense, alors que l'on peut organiser des modénatures avec la géométrie des duplex et des simplex, exprimer des détails tous les 5 mètres, sortir de l'univers répétitif. Certains bâtiments pourraient atteindre 14 ou 15 étages, un seulement par îlot, au

milieu – c'est le maximum dans l'habitat, pour pouvoir continuer à laver ses carreaux et ne pas trop souffrir du vent dehors.

Reste ensuite à organiser la pleine terre et les parkings : 20 % de pleine terre permet de planter suffisamment d'arbres.

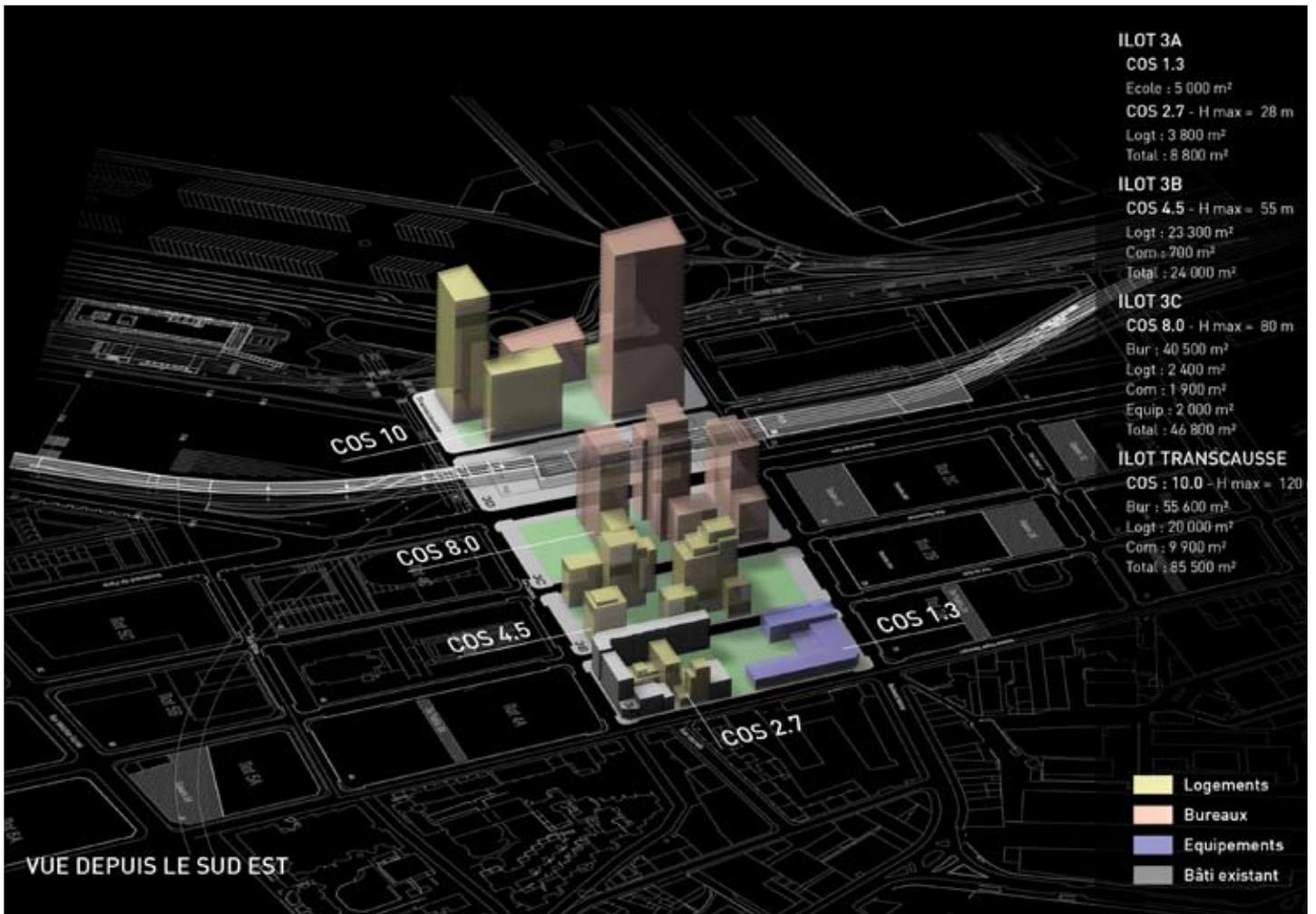
Dans toutes ces opérations, il est envisagé 20 % de logements sociaux, intégrés dans chaque îlot, comme on l'a fait dans le M5.

Pour le M5, j'ai entendu dire que les élus présents dans le jury n'étaient pas très favorables à notre projet. Mais au moment de la commercialisation, ils ont fortement adhéré. Pour le concours d'Euromed Center, les trois candidats ont été choisis par le jury à l'unanimité – malgré la diversité et l'exigence de ses membres. Peut-être suis-je optimiste, mais **il me semble que nous ne sommes pas loin de cet état d'esprit de consensus, cette connivence sur la forme qui me semble la clé de l'aménagement.** Alors qu'en Suisse les choses se font à l'unanimité, défendre une forme consensuelle est difficile en France. Dans les quatre opérations d'urbanisme importantes dont j'ai la charge actuellement, la question de l'architecture me donne le plus de mal, à cause des promoteurs, des architectes, des politiques... L'architecture est devenue l'expression d'une diversité de paramètres à assembler. Il ne faut surtout pas croire que la qualité architecturale doit coûter cher, contrairement à certaines idées acquises, qui se réfèrent aux budgets exceptionnels de Renzo Piano. En matière d'architecture de quartier, rien n'impose des coûts élevés.

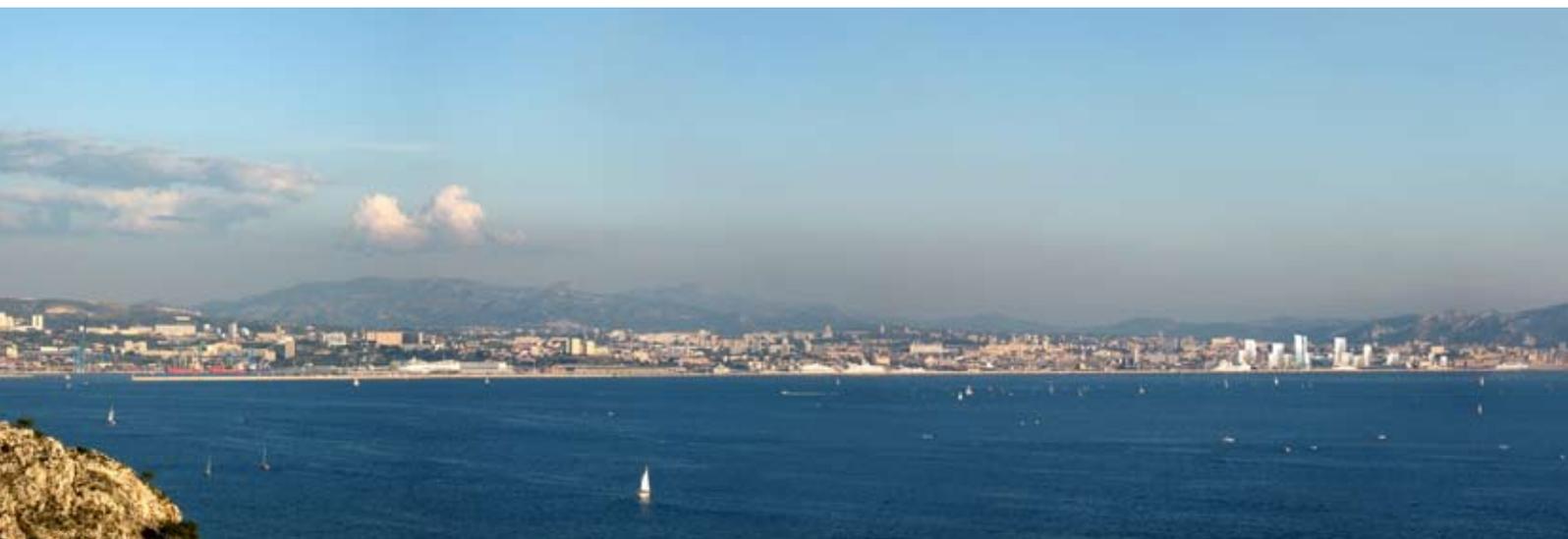
De même, en matière de développement durable, il est aberrant de chiffrer des surcoûts de 20 % : en Allemagne, le développement durable ne coûte rien de plus que le prix du bâtiment.

Plan de référence de la Cité de la Méditerranée
M5 : 300 logements comme prototype du futur parc habité





Le Parc Habité
Hypothèses de densité



Étude de skyline depuis Nîlon



Le Parc Habité
COS 4.5, vue du 9ème étage



Intérieur du M5



Intérieur d'un îlot du parc habité, COS 4.5