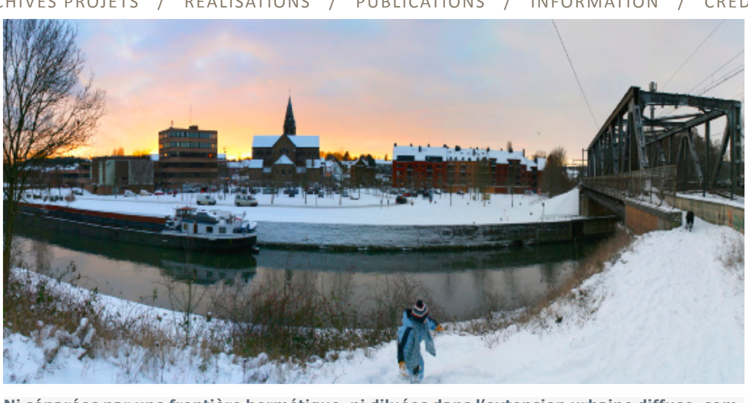


FORUM DES SITES
ISTANBUL 03 12 2010

# DÉBAT 2 : ENTRE VILLE ET NATURE : COMMENT HABITER À LA LISIERE DES VILLES ?

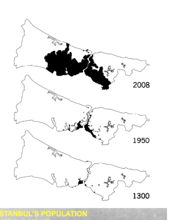
**Ni séparées par une frontière hermétique, ni diluées dans l'extension urbaine diffuse, comment la ville et la campagne peuvent-elles coexister aujourd'hui et s'entrelacer dynamiquement ?**

## CONFÉRENCE

Le débat est introduit par une conférence **«Recartographier une ville globale»** par **Ipek Akpinar**, urbaniste, architecte et professeur à la Faculté d'Architecture de l'Université Technique d'Istanbul.

Ipek Akpinar

**Ipek Akpinar (TK) :** La Turquie en général, et Istanbul en particulier, sont devenus des sujets brulants de discussion, non seulement dans la région, mais aussi dans toute l'Union Européenne. Il y a quelques mois, les revues Architectural Design et Urbanisme ont fait leurs couvertures sur Istanbul. Raconter l'histoire d'Istanbul était toujours difficile car il y a beaucoup de couches, … positives ou négatives. Cependant il y a deux positions très distinctes dans les récits sur l'histoire de la ville, l'un ou l'autre évaluant la dynamique de la ville : la position des étrangers qui produisent de nombreuses publications, adoptant plutôt une position positive et celle des experts du pays qui portent un regard plus sombre. J'aimerai trouver un équilibre entre ces deux positions.

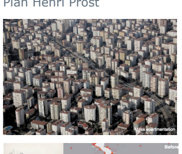



Si vous me demandez, «quel est le thème historique majeur pour la ville ?», je dirai le changement. Le changement, qui pouvait être ambigu dans le passé à cause du manque de transparence de la situation, est aujourd'hui la caractéristique la plus importante de la ville.
Mon point de vue critique est basé sur le travail du très célèbre américain Colin Rowe intitulé «Collage City», où il développe le concept de fragmentation urbaine. La terminologie «Collage City» s'adapte vraiment exactement au cas d'Istanbul. Chaque fragment a une caractéristique particulière, qui est la multiplicité culturelle, la pluralité et l'ambiguïté, dans la situation urbaine globale.
Je commencerais là où le débat précédant s'est arrêté en me concentrant sur l'identité urbaine vue sur une base chronologique, du changement urbain radical, à travers la croissance des trente dernières années, basées sur le développement du réseau de routes et des nouvelles infrastructures mises en place par le gouvernement. Thomas Sieverts nous a parlé de l'histoire de la modernisation des villes du continent européen. En réalité, ce changement de modernisation convient aussi au contexte d'Istanbul. Le 19e le siècle a réalisé un développement industriel modeste mais ensuite, pendant les années 1930, pendant la transition de la période républicaine, nous avons développé des infrastructures basées sur la voiture dans la ville. Mais mon propos commencera vers 1950. Juste pour vous donner une idée générale de la rapidité de l'expansion urbaine, il y a soixante-dix ans, la ville occupait environ 4000 hectares et maintenant elle s'étend sur environ 200 000 hectares.

C'est une ville qui n'a pas été planifiée, mais qui s'est développée spontanément à l'échelle humaine ou plutôt à l'échelle d'une voiture à cheval lorsque la ville était impériale, durant trois empires. Le Corbusier a dépeint Istanbul comme «des structures harmonieuses sans contradiction». Il ne cherchait pas seulement à décrire l'aspect physique, mais aussi l'aspect social de la ville. C'est une ville où les riches et les pauvres ont vécu côte à côte jusqu'aux années 1930.
Un urbaniste français, Henri Prost, qui a travaillé dans la Région Parisienne et dans les colonies françaises, a proposé le premier plan directeur de la ville en 1937, à l'invitation de la République Turque. Il a proposé une modernisation de la ville basée sur une conception du réseau des routes qui reliait de grandes places, des grands équipements publics et des parcs. En raison des difficultés économiques, ce plan n'a pu être appliqué que partiellement. Il faudra attendre les années 1950 pour que le gouvernement pro-américain réalise le réseau des routes.

Plan Henri Prost

La ville a atteint le million d'habitants en 1950 et la population avait doublé à la fin de la décennie, une croissance qui ne s'est produite nulle part ailleurs aussi rapidement. La construction du réseau des routes initialement conçu par Henri Prost a entrainé un nombre massif de démolitions urbaines dans le cœur de la ville. Les bulldozers sont devenus un point de repère de cette décennie et environ 300 000 personnes ont été expropriées. Cela a été, pour reprendre l'expression de Thomas Sieverts, «une créativité destructive», un qualificatif qui va vraiment bien pour caractériser la modernisation urbaine d'Istanbul. Les appartements construits par l'Etat et le logement de masse faisaient aussi partie du plan de Henri Prost mais ils seront planifiés in fine par un architecte italien. C'est ici que le privé rencontre le public : même si vous n'êtes pas propriétaire, vous pouvez rentrer facilement dans les espaces urbains, vous pouvez utiliser les espaces publics ou les jardins. Ce n'est pas une situation exemplaire pour Istanbul; c'est un cas presqu'unique, malheureusement.



Pont et expansion de la ville

Donc l'expansion urbaine est la caractéristique de la ville, mais si nous posons la question de ce qu'est la ligne directrice, bien sûr la réponse sera : penser le développement autour de la voiture et des ponts au dessus des principales rivières. Le premier pont a été construit dans le début des années 1970 ce qui a déclenché une expansion qui a triplé le territoire urbain. Le pont a anticipé l'arrivée d'un grand nombre des migrants venu de la campagne. La population du pays a augmenté très rapidement, ainsi que celle d'Istanbul. La ville, avec son grand nombre d'usines, a aussi accueilli un grand nombre d'immigrants de l'Anatolie. Ce phénomène d'immigration urbaine avait déjà eu lieu à Paris, en France ou encore en Belgique et en Allemagne, à Berlin particulièrement. Dans une quête pour une meilleure vie et en particulier d'un futur pour leurs enfants, les ruraux préfèrent vivre dans la grande métropole et travailler dans les usines. Mais ce qui s'est passé à Istanbul c'était le manque d'un État providence. Il n'y avait par exemple aucune loi pour forcer les usines à fournir des logements pour leurs ouvriers. Ce qui c'est passé, c'est qu'ils ont envahi les terres naturelles et les terres publiques. L'état a-t-il souhaité cette situation ? C'était un état autoritaire et donc il ne le voulait pas initialement. Mais pour empêcher des rapports sociaux trop tendus, l'Etat a permis à ces migrants d'envahir la terre. Ainsi, chaque fois qu'un migrant est venu, ses parents et amis l'ont suivi. En une trentaine d'années, une grande partie des champs ont été convertis dans des immeubles médiocres entourant le cœur de la ville. En parallèle à cette urbanisation spontanée, il y a eu néanmoins dans les années 1970 et 1980 la construction du logement de masse sur la base d'immeubles d'habitation de dix, douze ou quinze étages de qualité architecturale souvent très médiocre.
Pendant les années 1990, la population s'étend à environ 7,5 millions, la ville prospérait économiquement et c'était le temps où le centre de gravité du pays est revenu d'Ankara à Istanbul. Il s'en est suivi une deuxième vague de démolitions urbaines, qui ne pouvaient pas être mises en œuvre dans les années 1950, un grand nombre de maisons historiques ont été démolies et un grand nombre des migrants sont devenus des «sans abri».

Gecekondus

Le dynamique de la ville, dans les domaines économiques, sociaux et politiques a résolument changé. Istanbul est maintenant décrit comme un des pôles principaux de la mondialisation. C'est aussi un des points majeurs dans le secteur bancaire et le secteur financier. C'est une ville importante dans ce jeu ambigu du marché économique mondial. Les années 1990 ont été celles non seulement de l'accumulation du capital mais aussi de la représentation physique de la Capitale à travers la construction de bâtiment tours, façades miroir et style international dans l'écriture architecturale. Le cœur traditionnel de la ville s'est déplacé vers le nord dans le nouveau quartier des affaires. Istanbul a été dépeinte à la conférence d'Urban Age, il y a un an, comme la ville typique des interconnexions, des strates, de la fragmentation. Donc le premier pont a apporté la croissance urbaine vers l'ouest oriental et ensuite le nord, mais le deuxième pont a entraîné un plus grand nombre d'immigrants et une plus grande expansion vers le nord.
Istanbul était historiquement une ville qui s'est développée principalement le long de la côte de Marmara sur l'axe Est-Ouest. Tandis qu'aujourd'hui, si cet axe existe toujours, la ville grandit vers le nord, vers le secteur forestier. En effet, Istanbul est une ville au bord de la forêt qui est menacée par le développement urbain au nord. La forêt du nord n'est pas une ceinture verte, avec une frontière artificielle créée par le plan directeur. Le terrain conquis par la ville sur la forêt n'est encore que de petite échelle comparée à la forêt occupant encore 45% de la ville mais ce territoire, à son tour, est menacé par une vison spéculative pour l'avenir. En effet le gouvernement central planifie de mettre en œuvre un troisième pont. D'abord il a pensé à un site vers la baie, mais il y a quelques semaines le Premier ministre lui-même a décidé de faire un tour en hélicoptère, et conseille maintenant de construire ce troisième pont tout près d'un secteur agricole sensible formé de villages ruraux fascinants et proche de l'Université. Un autre projet ambitieux est la liaison par le train de Marmara. La connexion des deux continents avait été un rêve depuis Léonard de Vinci. Il a fait quelques croquis pour des ponts ou des tunnels sur et sous le Bosphore et la Corne D'or. Maintenant, après 500 ans, son rêve sera réalisé, et c'est en construction. Chaque matin, 1,5 millions de personnes vivant sur la côte Est prennent le bateau pour aller travailler dans la partie européenne de la ville. C'est essentiellement la classe moyenne qui vit du côté Anatolien et va travailler du côté européen. C'est donc seulement très récemment qu'un système de métro modeste est en construction mais sa taille n'a rien de comparable avec celui de Londres, Paris ou Berlin. De nouveaux quartiers bien sûr émergent autour de ces réseaux, avec des administrations locales et de nouvelles fonctions.

Nouveau visage de la ville

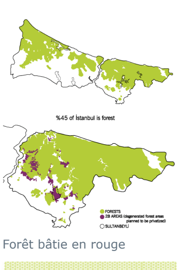
Une géographie postmoderne, des fonctions postmodernes, ce sont les termes utilisés par des anthropologues pour décrire ces nouveaux centres. Des banques multinationales, des quartiers multinationaux représentent la mondialisation d'Istanbul. Et le Premier ministre turc a dépeint son rôle, comme : «mon devoir principal est de vendre ma ville». L'implantation de nouveaux sièges sociaux, les nouveaux centres commerciaux mais principalement les « gated communities » construisent un nouveau paysage politique et physique aux frontières métropolitaines d'Istanbul. Dans ces « gated communities » pour classe moyenne supérieure, les maisons ont été vendues avec l'argument d'être «à 20 minutes en voiture du centre», mais avec le trafic aujourd'hui, c'est en fait plus proche de 90 minutes !

Zaha Hadid Kartal Pendik

Mais nous avons heureusement des exemples de bonne architecture, comme les architectures expérimentales récompensées par le Prix Aga Khan. Tous ces types de maisons, même avant la construction, sont vendus en une ou deux nuits après leur mise en vente.
La plupart des nouvelles « gated communities » sont donc localisées au nord, mais on en trouve aussi sur la rive asiatique comme celles situées dans un parc anatolien très proche des sources d'eau d'Istanbul. C'est un des plus grands complexes de maisons, très proche de la forêt. Comme ces espaces lointains par rapport au centre de la ville sont devenus facilement accessibles en voiture, les gens achètent, non seulement pour vivre là, mais aussi pour investir. Et aujourd'hui il y a une nouvelle pression immobilière qui s'étend de la périphérie vers le centre car ces classes assez riches veulent aussi racheter des appartements de luxe dans la vieille ville.
Et la question, face à cette spéculation, est : y a-t-il un plan directeur derrière toutes ces expansions urbaines et ces infrastructures routières ?

Secteur Ouest Ken Young

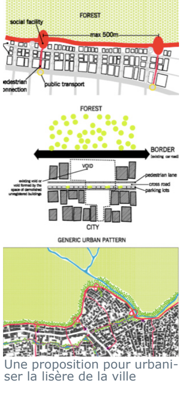
Dans les cinquante dernières années, le premier plan directeur de la ville a été réalisé et il était amélioré ou agrandi suivant les dynamiques de la ville. Mais la Chambre des Architectes, chaque fois qu'un nouveau changement a été introduit, est allée à la cour de justice et l'a fait annuler parce qu'il n'y a aucun consensus entre la Chambre d'architectes et l'autorité de planification de la municipalité. Donc le seul plan existant est à très grande échelle et alors que 45% d'Istanbul sont des espaces forestiers, ce nouveau plan directeur n'apporte pas de structure, de règle pour faire coexister la ville et la forêt. Le gouvernement a juste récemment publié une nouvelle loi, qui dit que le secteur forestier peut être utilisé pour de nouveaux développements. Donc les investisseurs l'utilisent pour continuer la spéculation. La forêt est non seulement le secteur d'oxygène de la ville, mais elle fournit aussi les ressources en eau de la ville. Le bureau de planification métropolitaine, avec l'augmentation de l'expansion urbaine non contrôlée, a décidé d'organiser un concours de conception architecturale et urbaine en 2006. Ils ont invité cinq équipes internationales pour le Kartal Pendik, le secteur à l'Est et cinq équipes internationales pour le secteur occidental. Zaha Hadid a gagné le premier et Ken Young a gagné l'autre. Ces concours représentent le commencement par la ville d'une réflexion autour des sources d'eau, de l'écologie et des changements climatiques, et donc de ce qu'il faut prendre en compte pour l'équilibre entre la nature et la ville.




Forêt bâtie en rouge

Dans ce contexte urbain, politique et économique, le sujet brûlant est l'apparition de ségrégations urbaines à Istanbul. C'était une ville où les riches et les pauvres vivaient côte à côte, mais maintenant, avec les forces de globalisation, nous sommes témoin de la ségrégation entre les deux pôles du spectre social.
Ainsi où vous faites des courses, où vous envoyez vos enfants à l'école, où vous aller travailler et où vous habitez, sont les indicateurs des ségrégations des modes de vie.
A cause de la spéculation dans des quartiers où vivaient des gitans et des roumains alors qu'on a eu l'habitude de vivre avec eux depuis des siècles, la Municipalité a décidé leur expropriation et ces gens sont maintenant forcés de vivre dans le secteur forestier du nord, dans un espace agricole de grande valeur d'approximativement 60 000 hectares. Un grand nombre d'organisations non gouvernementales a protesté contre cette migration mais elles n'ont pas été entendues.

Je voudrais conclure néanmoins sur une note optimiste, à travers un cas anatolien concernant la protection du secteur forestier. Ici les groupes d'immigrants ont envahi la terre il y a longtemps et grignotent le secteur forestier chaque jour un peu plus. Deux jeunes architectes ont conçu une proposition: des espaces publics à petite échelle, qui créent une sorte d'une frontière publique entre la forêt et la ville. C'est très stimulant et peut-être un jour la mairie prendra en compte ces idées.




Une proposition pour urbaniser la lisère de la ville

Ainsi qu'est-ce qui arrivera à Istanbul dans les 15 ans à venir ? C'est crucial. Que devons-nous faire en tant que planificateurs, que devons-nous faire en tant qu'architectes ? Quel est notre rôle dans cette urbanisation capitaliste à laquelle doit faire face la ville d'aujourd'hui ? Quel genre de politique publique devons-nous appliquer ? Nous avons besoin de quelques nouveaux mots clés comme l'ambiguïté, comme la transparence et la fragmentation urbaine et nous devons apprendre à les utiliser d'une nouvelle façon.

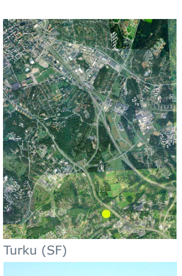
## DÉBAT

Le débat est animé par **Frauke Burgdorff,** directrice de Montag Stiftung Urbane Räume Bonn (DE)

Frauke Burgdorff

**Frauke Burgdorff (DE) :** Nous revenons maintenant, après ces grandes questions sur le futur d'Istanbul, à la réalité de l'Europe, et à tous les sites d'Europan11 où des petites touches peuvent changer quelque chose à une échelle plus large.
D'abord, si nous parlons de la ville et de la campagne, je dirais qu'il n'y a désormais plus de campagne dans 90% de l'Europe. Le débat sur la campagne, au moins en Allemagne et en Suisse, est clos. Peut-être nous parlons de paysages des citadins, ou d'un autre sujet, mais la campagne et la ville ne sont plus qu'une dimension culturelle, et pas une dimension spatiale. Le second thème est celui des limites à l'intérieur du tissu urbain et des logements. Les limites entre les quartiers et les espaces verts deviennent de plus en plus importantes. Ainsi ce n'est plus sur la ville, sa limite et la campagne verte que doit porter la discussion mais sur les limites à l'intérieur. Le troisième thème est de savoir ce que nous devons changer si nous voulons nous tourner vers une ville durable. Avec les changements climatiques, l'architecture, le visage de la ville vont être complètement différents. Dernier thème enfin, nous devons trouver les forces compétentes politiques qui veulent discuter de ce sujet, de comment traiter la limite de la ville, et du lien à créer entre le paysage et la ville.
Sur le site de Turku en Finlande, nous avons le thème de la limite intérieure. Turku, c'est une ville diffuse déjà, et vous voulez encore urbaniser un site aujourd'hui vert proche de l'autoroute, que vous donnez à Europan. Avez-vous quelques idées de ce qui pourrait se produire là ? Car vous pourriez également laisser cet espace vide. Ma question est pourquoi voulez-vous développer un projet résidentiel à cet endroit ? Quelles sont les forces en présence derrière ce développement ?

**Timo Hintsanen (SF) :** Il fait très froid en Finlande, et il y a très peu d'habitants dans les villes. Le problème est également qu'il y a trop de municipalités en Finlande. En fait le site se trouve à la frontière entre deux municipalités. Je pense qu'il y a ici trois types de limites. Tout d'abord, il y a les limites naturelles, puis il y a les limites structurelles et il y a les limites artificielles. Et ce genre de frontières entre communes constitue les limites artificielles qui en réalité ne sont pas nécessaires. Il y a beaucoup de végétal dans ce secteur, plus que ce dont les personnes qui vivent là ont réellement besoin. Nous voulons amener plus de personnes à habiter là, et avoir un nouveau développement pour permettre une appropriation de ce bel endroit et, en allant plus loin, pour établir un quartier très attrayant et récréationnel.



Turku (SF)

**Frauke Burgdorff (DE) :** Cela signifie-t-il que vous concentrez les personnes qui vivent là. Comment traitez-vous les autres espaces verts ? Est-ce que la première étape pour urbaniser est de remplir les vides, ou est-ce la dernière étape pour garantir que les espaces verts seront préservés ?

**Timo Hintsanen (SF) :** Ce n'est absolument pas la première étape d'une urbanisation totale. En parallèle, nous organisons un autre concours architectural, de l'autre côté de cette route, qui est un secteur encore plus grand que celui-ci. Mais il y a un grand territoire vert entre ces deux secteurs développés. Ceci va être une épine dorsale verte de tout le voisinage. C'est très important pour nous. D'abord nous construisons dans le secteur vert, et ensuite nous amenons les personnes pour habiter dans ce grand quartier et profiter de ce rapport ville/nature.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Ainsi vous nous assurez que le vert préservé aura une telle qualité que personne ne peut le toucher après.
Maintenant nous allons à Stains en France, à la limite de Paris. C'est une situation très spéciale de limites intérieures. Il y a un développement prévu autour de jardins familiaux, mais aussi un grand complexe de logements sociaux, énorme qui va être sauvegardé et le site d'Europan, entre architecture et urbanisme. Comment pouvez-vous préserver ces jardins ? Comment pouvez-vous lutter pour garder cette structure verte intérieure ?

**Damaly Gastineau-Chum (FR) :** En fait, nous proposons deux sites pour Europan : aussi bien les jardins ouvriers au nord que ce site très opérationnel relié à une nouvelle mobilité qui va engendrer une nouvelle dynamique sur le secteur. À cet endroit, il y aura une nouvelle gare qui va permettre la connexion de l'ensemble du territoire à un certain nombre de bassins d'emplois, de vie et récréatifs. On est en deuxième couronne à une vingtaine de kilomètres de Paris. Donc on sait que cette nouvelle mobilité va engendrer une énorme pression foncière sur ce territoire. Depuis ces cinquante dernières années, Stains est forte d'une identité maraîchère et ouvrière qui se traduit aujourd'hui par la présence de ces jardins ouvriers. Le développement qui est attendu aujourd'hui, si on n'y prend garde, viendra nécessairement impacter ces jardins. Aujourd'hui notre objectif, c'est d'essayer de préserver cette identité mais sans la figer. La question qui est posée c'est de savoir, dans un processus qui sera plus ou moins long, comment proposer de nouvelles formes urbaines, des nouveaux modes d'habitat qui intègrent ces jardins, qui intègrent plus de partage et plus d'échange. On sait qu'ils ont une valeur sociale très forte. Ils s'adressent aux habitants du territoire. On voudrait dans ce proche avenir, avec l'arrivée de la gare, que ce nouveau quartier puisse profiter à des habitants au-delà de Stains et qu'on puisse être relativement économes de ce foncier. On doit également intégrer un processus plus long qui est que d'ici vingt ans, une gare de métro viendra prolonger la ligne 13 du métro qui mettra du coup ce secteur à 25 minutes du cœur de Paris. Il est donc difficile de concilier ce développement avec une présence végétale forte et la préserver à l'avenir. C'est pourquoi on a choisi de mettre les deux sites en interrogation pour Europan, avec comme idée première de confronter la densité à venir avec cette présence végétale forte que l'on veut préserver mais qu'il est tout à fait possible de réinterpréter.

Stains (FR)

**Ipek Akpinar (TK) :** Face à ce projet très intéressant quelle est la réaction des habitants ?

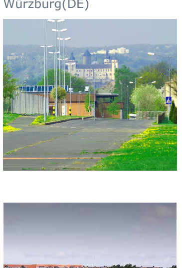
**Damaly Gastineau-Chum (FR) :** Elle est partagée. On connaît un cas déjà, juste à côté à dix minutes. Un grand équipement national a quitté le cœur de Paris pour s'implanter sur le territoire. Les réactions négatives sont liées essentiellement à la crainte de perdre des valeurs. Aujourd'hui ce qui manque aux habitants et aux gens de cette banlieue en général, c'est des valeurs fortes qui rassemblent. La réponse qui est apportée, est de dire que bien évidemment cela génère de la douleur, les transferts de terrains, les transferts de jardins mais on est là pour les écouter, pour les accompagner, pour les interroger sur leurs pratiques et pour qu'ils soient partie prenante dans le projet. Ce projet, il est avant tout fait pour eux et s'ils ne se l'approprient pas on ne pourra pas y arriver. Donc c'est un travail qui est assez long, avec beaucoup de concertation, beaucoup de discussions et je pense que, étape par étape, on arrivera à les convaincre que ce projet va leur profiter, ainsi qu'à leurs enfants et à toute l'agglomération.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Nous allons à Würzburg. Ici vous avez déjà dessiné le plan ! L'université et le logement sont déjà prévus et un espace vert très important va être développé par un concours national. Y aura-t-il des relations entre verdure et logement ? Et pourquoi faire appel à Europan ?

**Christian Baumgart (DE) :** Würzburg est une ville de 134 000 habitants, à la fois grande et petite, le centre de la région, avec tous les signes de la centralité, et ce n'est pas une "schrinking city", avec même quelques espoirs d'agrandissement. Nous avons une université de renommée en extension, connue dans tout le sud de l'Allemagne. Dans les prochaines années, nous aurons 3 500 étudiants en plus. Ce projet est rendu possible par le départ des militaires. C'est toujours une chance, 135 hectares vont être libérés et cela donne une possibilité de créer de nouveaux paysages. Pour une ville située dans une vallée et au bord du fleuve, cela ouvre de nouvelles possibilités de connexion avec son environnement extérieur. Il y a une grosse partie qui comprend l'extension du campus universitaire, avec plus de 50% de la surface qui doit être "vert". Il s'agit de relier ce campus avec d'autres secteurs existants de la ville, de penser son lien avec l'environnement de la ville. Peut-être qu'on pourrait penser à des "zwischen landschaft" des "entre paysages"! Il s'agit de chercher la combinaison idéale entre le paysage et la ville, et de la relier avec les autres villes environnantes. La troisième chance pour le site est l'arrivée du tramway, et un festival des jardins qui doit être bien relié au reste et d'accès facile. Dans le cadre du concours Europan, il y a un petit site de 1 hectare et un autre plus grand de 9 hectares, avec l'attente d'une proposition sur la connexion avec le paysage et les infrastructures.

Würzburg(DE)

**Frauke Burgdorff (DE) :** Entre l'université et l'habitat, quelle sera la limite?



**Christian Baumgart (DE) :** L'espace entre les structures bâties devra agir comme lieu de connexion. Il y aura une sorte de croix verte nord-sud et est-ouest, qui facilitera grandement la connexion. Mais cela suppose alors des constructions maitrisées. Le concours Europan va permettre d'y intégrer du logement, avec des typologies innovantes mais qu'il s'agit vraiment de réaliser, et à assez court terme. C'est-à-dire que le partenaire que nous trouverons grâce à Europan aura vraiment à construire, et pour nous cela est très important.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Nous allons maintenant avec Per Kraft en Suède.

**Per Kraft (SE) :** Il y a beaucoup de similitudes entre les mutations des sites finlandais et des sites suédois. C'est une sorte de demande de densité croissante. Ainsi si vous voulez réaliser cette densité, vous devez aussi valoriser les espaces verts. Les limites sont toujours quelque chose qui définit la différence entre deux conditions. Aujourd'hui beaucoup de personnes sont impliquées dans la définition des qualités de ces espaces verts, allant des biologistes aux gens travaillant pour l'agriculture urbaine. Vous devez définir s'il s'agit d'une forêt, d'un parc ou d'un espace vacant. Et si c'est un espace vacant contient-il toutes les espèces particulières auxquelles vous devez faire attention ? Devez-vous bloquer tous les mouvements, connectivité pour ces infrastructures vertes… ? Ce sont le genre de questions auxquelles nous devons faire face. Il semble que nous ayons beaucoup d'espaces à construire même si cette question d'extension est réellement une question complexe.

**Thomas Sieverts (DE) :** Il y a une question intéressante au sujet de la densité. Le cas habituel dans la ville européenne est que vous avez des noyaux à haute densité et des bords de faible densité. Mais je pense qu'à l'avenir ce sera le contraire. Puisque les bords sont les points les plus attrayants et nous pouvons les fixer par une densité plus élevée. Ainsi si vous abandonner le vieux modèle européen des noyaux à haute densité et des bords dilués, alors on pourrait à partir de là fixer les espaces ouverts.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Je voudrais demander à Mme Gastineau-Chum du Syndicat des villes dont Stains fait partie si vous avez le même sentiment que la densité est plus forte dans les limites qu'au centre de la ville ?

**Damaly Gastineau-Chum (FR) :** Je ne crois pas tellement aux modèles. En tout cas, pas vraiment sur les territoires sur lesquels on intervient. Ils ont tous une histoire. On parle beaucoup du renouvellement de la ville sur elle-même et d'aller vers la densité. La densité doit être pensée en fonction des lieux, où elle prend du sens. Des lieux extrêmement bien connectés au niveau local. Mais des lieux qui permettent aussi de se projeter sur une échelle plus grande, régionale ou encore plus large. Il me semble que, y compris dans les villes en première ou deuxième couronne parisienne, il y a des endroits qui n'ont pas forcément besoin d'aller vers des concentrations fortes de densité, parce qu'ils vont constituer des sites de compensation par rapport à ces lieux où l'on va concentrer les constructions, les usages, l'activité, l'animation. C'est peut-être l'une des réponses possibles dans l'équilibre que l'on recherche. Est-ce qu'il faut nécessairement densifier tous les centres-villes et laisser les abords moins construits ? Ou est-ce que ce ne serait pas plus une réflexion en termes de pôles, à toutes les échelles qui nous permettrait d'atteindre cette forme d'équilibre ?

Stains (FR)

**Un intervenant dans la salle (FR) :** La question des bordures, c'est aussi la question du social. Quand on dessine un espace vert, la vraie question est quel est son usage ? À quels besoins répond t-il ? On voit que dans des pays où il y a de vastes espaces, on se pose moins la question. Mais il y a aussi une confrontation avec des usages sociaux différents, des agriculteurs, du loisir ? Quelquefois on voit qu'on a encore ce modèle de la ville en expansion, toujours plus loin, avec des contraintes en termes de déplacements. Mais je pose la question du rôle social de ces fameux espaces de transition. Faire du vert pour faire vert, il faut se poser la question : à quoi ça sert ?

**Timo Hintsanen (SF) :** Par exemple à Turku, il y a très peu d'endroits qui sont attrayants pour que les jeunes familles se déplacent dedans. Elles se déplacent habituellement aux périphéries, dans les municipalités voisines. Ainsi nous essayons de créer un nouveau secteur de vie attrayant pour ces familles. C'est le but principal, de trouver quelque chose de nouveau dans la manière d'habiter ces limites.

**Christian Baumgart (DE) :** Il ne faut pas penser que la question de l'occupation humaine est la question la plus importante pour nous. Il s'agit davantage pour nous d'une question de paysage, et de l'étalement urbain qui pénètre toujours plus dans l'environnement. On relie très fortement au projet l'ouverture au paysage comme intention. Ainsi, des constructions oui mais avec une intention clairement définie, c'est ce que nous attendons des projets.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Almere est une nouvelle ville célèbre aux Pays Bas. L'idée est de trouver une nouvelle manière de développer le logement dans la forêt. Ainsi le projet d'Europan est très petit, vous demandez juste la conception d'une maison pour tous dans cette infrastructure. Quelles sont vos motivations?

**Marteen Janssen (NL) :** La forêt est déjà là depuis trente ans. Le site est situé dans un vieux polder. Le site était il y a seulement 90 ans un océan. Et jusqu'il y a à trente ans c'était un lac. Ils ont planté la forêt avant de construire cette ville nouvelle. Ainsi c'est la forêt la plus ancienne dans Almere mais ce secteur a toujours été réservé pour être construit par la suite. Almere est une ville multipolaire qui a maintenant 100 000 habitants, et va se développer jusqu'à environ 300 000 habitants. C'est toujours selon le programme-cadre conçu dans les années 1970.
De quelle manière doit-on opérer cette urbanisation ? Ce qui est une bonne chose avec ce site très petit d'Europan, c'est qu'il est très défini et nous promettons également de le construire réellement. Cette forêt est maintenant tout à fait ennuyeuse dans la plupart des endroits, c'est une forêt riche avec de petites clairières à certains endroits. Nous savons que nous devons faire attention avec la forêt et préserver certains endroits, préserver la qualité de ce qui est déjà là. Avant de développer un parc avec du logement de faible densité, nous devons investir dans la forêt et la rendre meilleure dans les endroits où nous n'allons pas construire. Le logement va être construit sur des dunes faites par l'homme, nous devons construire sur le sol de la forêt sans l'altérer. Nous prévoyons de ne pas mettre une nouvelle couche du sable pour faire les routes et les maisons dessus, comme c'est normalement le cas en Hollande dans ce sous-sol argileux. Nous allons construire sur le sol naturel de la forêt qui est très argileux avec beaucoup d'eau à l'intérieur Mais pour ce site spécifique nous pensons que ce devrait être comme une maison de forêt.
Beaucoup de personnes pensent que la Hollande sera frappée durement quand les changements climatiques vont élever le niveau des mers. Mais en réalité, puisque tout, lors de ces 500 dernières années, en Hollande a été développé jusqu'aux plus petits détails pour ce qui concerne l'eau et le pompage de l'eau, nous pouvons durer peut-être plus longtemps que la plupart des autres endroits dans le monde.

Almere (NL)

**Ipek Akpinar (TK) :** N'êtes-vous pas fatigué de planifier depuis les années 70 ces villes nouvelles ? Que pourront faire les personnes quand elles vivront dans ce secteur s'il est déjà complètement conçu ? Quelles sont les réactions des personnes vivant dans ce territoire au sujet de cette planification ?

**Marteen Janssen (NL) :** C'est une bonne question parce qu'Almere est un exemple d'une ville qui est complètement planifiée. Jusqu'à très récemment il y a eu peu ou pas de choix personnel permis. Tout a été projeté dans le logement de masse. Actuellement, nous sommes dans une crise massive de l'immobilier en Hollande et Almere, qui était le marché le plus fort du pays, fonctionne toujours très bien. Spécialement parce qu'ils mettent sur le marché beaucoup de sites de type «construisez votre propre site». Ainsi c'est un secteur vraiment intéressant pour le marché immobilier. Pour les hollandais, Almere est vraiment près d'Amsterdam. Les gens veulent construire leur propre maison et pouvoir dire ce qu'ils veulent pour vivre. Particulièrement pour les secteurs dans la forêt, des petits terrains pour des maisons simples. Nous pensons que c'est une grande opportunité dans notre plan d'accueillir ces initiatives individuelles.

**Thomas Sieverts (DE) :** Si vous regardez depuis l'avion la région d'Istanbul, vous trouvez exactement la même situation, des maisons dans la forêt, comme ces logements. Ces règlements dans la forêt sont une politique très intéressante pour employer le bâtiment comme genre d'invention de la forêt.

**Frauke Burgdorff (DE) :** L'emplacement de Pejë est aussi très intéressant dans ce même thème. Vous avez un grand terrain vert, où pendant la guerre les bombes tombaient, et il y avait les forces de sécurité du Kosovo, établies là. C'était une situation historique difficile. Le programme pour le concours Europan est de construire dans le vert, pour créer une sorte d'espace « entre ».

**Ikir Gjinolli (KO) :** C'était un ancien camp militaire des Etats-Unis, qui a été établi pendant la guerre au Kosovo. Maintenant, il y a seulement un bâtiment et des infrastructures, tout à fait lourdes, des routes et des passages souterrains. Ainsi l'idée de la ville de Pejé est de développer le site dans un objectif d'éducation et de loisirs important. Une université devrait être fondée ici très bientôt et un secteur de loisirs, qui est lié au parc de la ville à l'ouest. Ce territoire vert atteint la bordure des montagnes qui devient un nouveau parc national. Avec ces fonctions, éducation et sports, l'enjeu est de concevoir un nouvel espace public, lié au centre de la ville, qui est seulement 10 minutes à pied. Mais il s'agit aussi de le relier aux montagnes, parce que dans l'ex-Yougoslavie il y avait un développement du tourisme là avec une station de funiculaire, employé par les skieurs ou d'autres utilisateurs d'activité de montagne comme la marche, l'alpinisme… C'est pourquoi le développement du site doit être en lien avec le vert. En fait ce site fait partie de la vision de la municipalité pour les dix prochaines années dans le développement urbain.

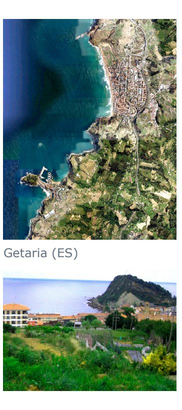
Pejë (KO)

**Ipek Akpinar (TK) :** J'ai une petite question au sujet d'identité. L'université dans les Balkans doit avoir des fomres différentes. Quel genre d'université voulez-vous implenter ici ?

**Ikir Gjinolli (KO) :** Jusqu'à maintenant, les universités telles qu'elles sont connues au Kosovo, sont plus ou moins dans le style campus. Habituellement, les bâtiments sont ouverts au public et font parti de l'espace publique de la ville. Ce devrait être une exigence pour Pejë que ces nouveaux programmes soient ouverts au public. Ce que la municipalité souhaite et qui est aussi demandé par le gouvernement, c'est que cette université doit être publique et non pas privée.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Nous allons à Getaria en Espagne, une situation très spéciale qui traite de limites fortes : la mer, la ville et la campagne. Vous pourriez décider de voir cette limite forte comme un nouvel arrêt de votre ville ou votre rêve est que les concurrents créent une certaine situation ouverte dans ce paysage.

**Ignacio de la Puerta (ES) :** Comme on parle de la relation entre le local et le global, il faut aussi tenir compte de l'échelle d'intervention. Le Pays Basque compte deux millions d'habitants, ce qui me permet de faire une comparaison avec le processus de développement qu'a connu Istanbul. Mais oui, nous avons un modèle de développement et d'intervention territoriale depuis les années 1980, qui parie et s'engage dans la considération de tout le territoire comme une ville linéaire, la ville basque. Il s'agirait d'un système de villes polynucléaires connectées par les infrastructures qui organise toutes les activités qui se développent sur tout le territoire. Mais à l'intérieur de ce schéma il y a encore des petites municipalités comme Getaria, de 2000 habitants, située sur la zone côtière. Il y a peu d'habitants, avec une majorité de pêcheurs et de marins. Elle s'est développée à partir d'un centre sur la péninsule de Getaria. Cela constitué une porte vers la zone Est, se protégeant des invasions maritimes venues du Nord Ouest. La partie construite de la ville se situe entre la péninsule de Getaria et le continent.



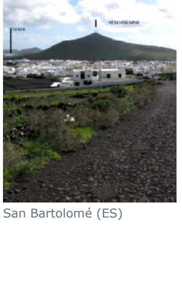
Getaria (ES)

**Frauke Burgdorff (DE) :** Ce qui nous intéresse de comprendre c'est comment vous vous occupez de ces limites.

**Ignacio de la Puerta (ES) :** La question est comment a grandi ce premier noyau vers l'extérieur. Le site du concours est très petit, et l'on prévoit la création de 130 logements, 80% étant du logement social. L'intention est de voir comment ce dernier développement de la ville peut se faire. Comment une architecture qui tienne compte du contexte pourra résoudre le problème d'une orientation défavorable du point de vue physique et climatique, mais fabuleuse du point de vue de l'image et de la présence dans le territoire.

**Frauke Burgdorff (DE) :** Nous nous déplaçons maintenant à San Bartolomé, dans les îles Canaries où nous avons une situation complètement différente. L'idée est de développer de nouveaux logements à proximité de grands espaces verts. Ce serait la dernière étape pour San Bartolomé pour finir la ville. Mais cela ne ressemble-t-il pas en fait à un commencement d'un combat entre le paysage et l'extension de la ville ? Peut-être vous pourriez expliquer quelles sont vos idées au sujet du paysage et du développement de ville ?

**Représentant de San Bartolomé (ES) :** À San Bartolomé, depuis le commencement, le développement de la zone urbaine s'est fait via un plan partiel et de nouveaux équipements, tels qu'une école primaire, un centre pour personnes âgées, un centre culturel, et une zone commerciale avec des logements privés et publics. Ce plan partiel se situe au sein d'une dynamique de développement général qui est en train d'être réalisé aujourd'hui. À l'intérieur de ce plan général, une piste cyclable et piétonne sert de périmètre de délimitation avec le paysage, dans le contexte de la future croissance de la population. Au nord, on a un sol urbanisable qui pourra se développer à partir de 2025. Ce domaine appartient à la ville qui, en raison du manque d'équipements, a pensé développer cette zone. Par ailleurs, c'est une zone qui compte une moyenne de précipitation annuelle de 250 l/m2. À Lanzarote, la question de la création de zones vertes se pose différemment que pour d'autres sites espagnols. Il faut se souvenir de l'éruption volcanique de 1730 à Lanzarote, dont le recouvrement correspond à 40% de la superficie de l'île qui est aujourd'hui protégée. Cela a permis de développer une agriculture de qualité. C'est pour cela que notre zone verte doit s'adapter au paysage insulaire existant. Le domaine d'action pour les logements publics est une superficie minimum de 3600 m2. Il s'agit d'une intervention qui pourrait être comparée à l'injection dans une huître pour créer une perle, afin d'améliorer l'environnement architectural et paysager de la municipalité.

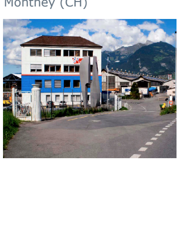


San Bartolomé (ES)

**Frauke Burgdorff (DE) :** En Suisse les sites ont une caractéristique commune. Le premier site doit traiter d'une limite qui double la structure de la ville. Et le second consiste à créer une structure à côté d'un espace ouvert. Qu'el est ici le dialogue entre le paysage et la ville ?

**Rodolphe Luscher (CH) :** Les territoires se trouvent dans un paysage comparable, dans le Valais, dans une plaine, disons un vallon et autour se trouvent des montagnes. Nous sommes donc ici dans une situation où nous parlons de nature, avec trois types de natures différentes mais complémentaires. La nature de la montagne qui est restée pure, telle qu'elle est. Il y a des rochers et toutes sortes de choses. Une nature dite naturelle. Ensuite, nous avons la nature agricole. Celle qui a été travaillée dans la plaine par les paysans. Et enfin à quelques endroits spécifiques où se trouvent des habitations, nous avons une nature que l'on appelle le jardinage. Un jardin avec au fond des arbres. Nous voilà donc avec trois types de nature, entourés de deux flancs de montagnes. C'est intéressant car cela devrait inciter les futurs projeteurs, et je pense surtout aux paysagistes et aux architectes, à choisir quelle typologie de nature ils veulent valoriser. Quel sens ils donnent à cette nature et à quel moment s'inscrivent les endroits de raccord, puisque ce sont les thèmes dont on discute aujourd'hui : les passages entre les bords du terrain aménagé et l'extérieur.
À Monthey, nous sommes dans un paysage des Alpes également. Nous sommes ici sur une plate-forme industrielle qui contient des bâtiments qui ont une certaine valeur et d'autres bâtiments sans valeur du tout que l'on peut enlever. Mais on restera sur une plate-forme bétonnée, sur un sol minéral. Ce qui est prévu c'est d'y faire un nouveau lieu de rencontre, d'échange et aussi d'habitations et d'activités, non industrielles bien sûr, pour compléter les besoins de la ville. Ici les raccords sont différents, un grand centre commercial attenant et de l'autre côté un raccord avec la route d'entrée dans le village. Il s'agit là d'une porte vers la ville. Ensuite sur ce site-là, il faut que les architectes tiennent compte d'un programme mixte. La nature que l'on va introduire sur cette plate-forme doit tenir compte de la pollution du sol. Or pour dépolluer un sol, soit l'on creuse et cela coûte une fortune, soit on fait quelques trous par-ci, par-là. C'est le souhait de la municipalité et des investisseurs privés qu'il y ait quelque chose de naturel dans ce paysage. Cela demande aux paysagistes des connaissances qui vont au de-là de connaissances en jardinage.

Monthey (CH)



**Thomas Sieverts (DE) :** C'est un nouveau phénomène que cet enjeu autour des limites. Le problème de l'espace ouvert contient une sorte de futur caché, et donc la question se pose de savoir s'il doit être ou sauvé ou construit. C'est assez difficile d'y répondre car nous devons geler un certain type de développement pour maintenir ces espaces ouverts. Et dans l'attente d'une future urbanisation potentielle, vous devez rendre ces espaces ouverts très attractifs. Ce thème de l'ambiguïté entre préservation, valorisation et développement, nous devons l'approfondir et l'éclairer au cours d'Europan 11, autour du thème crucial des limites.