



Projets urbains durables

stratégies

sous la direction
d'Ariella Masboungi

éditions
LE MONITEUR

collection projeturbain / meddtl

LES INFRASTRUCTURES peuvent-elles être durables ?

par Pierre Alain Trévelo
et Antoine Viger-Kohler
architectes, associés au sein de
l'agence TVK, lauréate des Nouveaux
Albums des jeunes architectes
(Naja) 2006 et du Palmarès des
jeunes urbanistes 2005. Parmi
leurs projets en cours :
le réaménagement de la place
de la République et celle
de la porte Pouchet à Paris.

L'imprécision ou l'absence d'enjeux précis comme d'indicateurs n'impose pas, de manière tangible, la ville durable*. Il en va différemment de l'architecture, pour laquelle existent de nouveaux modes de validations, critères, modes de conception, systèmes constructifs, etc.

Durable, oui, mais partout

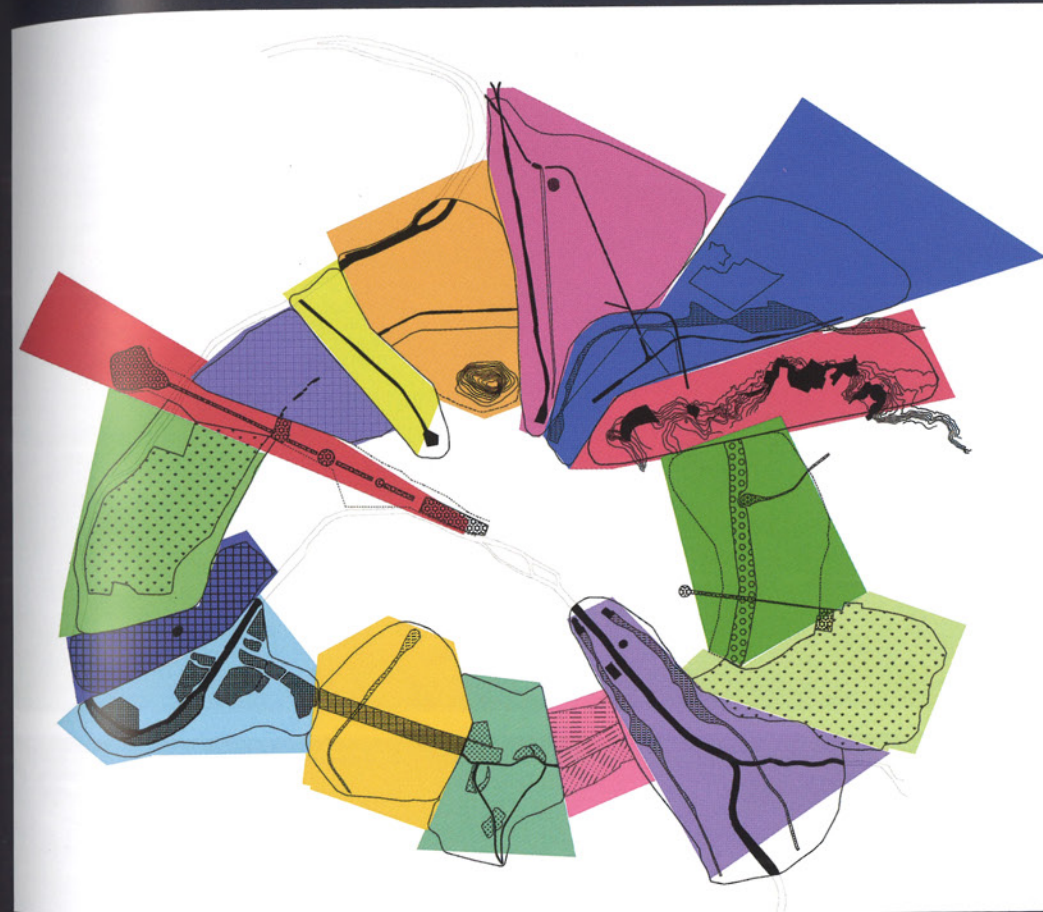
L'impératif « ville durable » ne doit pas mener à être obnubilé par le futur, mais à être capable de penser le temps long, donc à faire aussi le lien avec le passé. La transformation durable des métropoles doit s'apparenter à une métamorphose, c'est-à-dire à l'avènement d'une nouvelle condition, par le réveil ou l'activation d'éléments dormants. Dans cette optique, le durable n'est pas amnésique mais s'ancre dans l'histoire et dans les principaux marqueurs que celle-ci a produits.

Il s'agit d'atteindre une forme d'isotropie dans la recherche de la notion de ville durable incluant la totalité de son territoire, s'appuyant sur les éléments qui la composent et articulant ses différents espaces. Les échelles spatiales et temporelles, du local au métropolitain, voire jusqu'à un territoire régional, donnent le cadre dans lequel se joue le rééquilibrage des actions d'aménagement. La métropole, nouvelle échelle d'un urbain aux limites communales obsolètes, est complexe. Son développement doit intégrer de nouveaux éléments, déjà là mais rendus conceptuellement « invisibles » ou seulement « nuisibles ». Cela est, par exemple, le cas des grandes infrastructures de transport, avec lesquelles il est nécessaire de composer.

L'étude d'insertion urbaine du boulevard périphérique [1] a été réalisée dans le cadre du diplôme de fin d'études en architecture du groupe Tomato, dont sont issus Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler (TVK).

Le changement de regard porté sur l'infrastructure a permis d'imaginer les échanges possibles entre les communes situées de l'autre côté du périphérique et Paris : 4 000 hectares avaient été identifiés,

ainsi que des lieux de projets. [2] À Bagnolet, l'étude révèle le potentiel caché des bords du périphérique : de l'existant à un « après apaisé ».



[1]

[2]

Le projet de réaménagement de la porte Pouchet (15 ha) conçu par TVK mobilise la « sous-face » du périphérique. L'objectif est de créer un lien intercommunal entre Paris, Clichy et Saint-Ouen. De nombreux bâtiments

sont en cours de mutation. Sur le périmètre, la tour de logements Bois-le-Prêtre, réhabilitée par les architectes Frédéric Druot, Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal (2011), entame la transformation du quartier.



Faire ville avec les infrastructures de transport

Notre projet de la porte Pouchet, au nord-ouest de Paris, est révélateur de ce point de vue. La création d'un espace public à l'échelle métropolitaine, croisée avec l'infrastructure du périphérique, instaure la rencontre des échelles, caractère récurrent du territoire. En travaillant sur des typologies dites « complexes » (l'« îlot complexe »), notre projet révèle la capacité de terrains dédaignés à produire de réelles conditions urbaines. Les interventions sur le patrimoine bâti, comme la tour Bois-le-Prêtre, sa potentielle réutilisation ou réhabilitation, permettent de travailler les articulations nécessaires entre renouvellement urbain et densification. Enfin, l'usage, considéré dans ses différentes temporalités, est une approche de l'utilisation augmentée de l'espace urbain et des équipements qui y sont associés. ■

La place de la République, à Paris, « supersurface » de 3,8 hectares. La proposition de TVK (2011) permet de rééquilibrer la place de l'automobile et du piéton. Elle s'emploie

à renforcer la présence des plantations, laisser pénétrer le soleil et les vents d'été nécessaires à l'aération de la ville, bloquer les vents froids d'hiver qui entraînent une baisse du confort.

