

## Premiers éléments pour comprendre la silhouette urbaine

Au cours de ce XXI<sup>e</sup> siècle qui s'amorce, les défis à relever par les villes et par la société en général sont considérables. Le réchauffement climatique, la crise énergétique, la raréfaction des ressources, la crise économique sont autant d'obstacles à surmonter par toutes les métropoles, notamment européennes.

Ces nouvelles contraintes, qui annoncent un changement d'époque, pourront être perçues de façon positive. Elles nous donnent en effet une formidable occasion de penser la ville, de retravailler ses espaces bâtis et libres, et notamment la combinaison des deux.

Cette note a pour objet de **cerner la capacité de mutation des tissus urbains existants et d'identifier les éléments moteurs de la fabrication de la silhouette urbaine.**

© Roger Hummel et Alfred Kronenberger Architectes



### L'évolution de la silhouette urbaine

Du fait des évolutions majeures attendues au cours de ce siècle, la nécessité de construire une ville plus compacte et sur elle-même va s'imposer dans les décennies qui viennent. **Après l'ère de l'expansion, celle de la modification s'annonce où il s'agira de « retoucher », voire de corriger la ville existante** afin de l'améliorer tout en exploitant mieux son foncier. De nombreuses situations urbaines, héritées de l'urbanisation hâtive et expansive de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le plus souvent découlant d'une logique « tout automobile », demandent à être reconsidérées.



Histoire de la grande hauteur de la tour de Babel à Dubaï :

La grande hauteur a longtemps eu une valeur symbolique forte. La tour de Babel avait la prétention d'aller vers Dieu, les tours de San Gimignano venaient confirmer le pouvoir de la noblesse, les tours défensives des fortifications des villes européennes affirmaient aussi la puissance militaire.

Au XX<sup>e</sup> siècle, la grande hauteur a marqué la puissance des pouvoirs économiques (New York en est l'exemple le plus remarquable) et, plus récemment, financier et spéculatif (Dubaï qui détient aujourd'hui le record de la plus haute tour du monde).

## Points hauts et points bas, une richesse dans la ville

La richesse d'une ville provient en partie de la diversité des ambiances et des points de vue qu'elle offre. Qui, à Paris, ignore le belvédère de Montmartre, les quais de la Seine ou la plateforme de la tour Eiffel ?

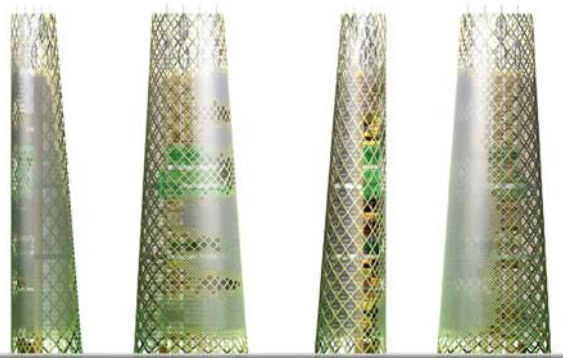
Le fait de **révéler la géographie** à travers les points hauts (colline, coteaux) et les points bas (cours d'eau) ainsi que de **rendre accessibles au public des points hauts bâtis donnant à voir la ville toute entière** contribue assurément à renforcer la complexité de la ville et à enrichir le milieu urbain.

- Les **éléments de relief naturel** sont relativement peu nombreux dans l'agglomération strasbourgeoise. On compte parmi eux les coteaux de Hausbergen, la terrasse de Schiltigheim, le Gloeckelsberg de Blaesheim. En tant que belvédère naturel, ils constituent de précieux points d'observation et de découverte de l'agglomération. Ils pourront être valorisés et plus lisibles par un usage public (promenade, piste cyclable, équipement d'agglomération,...).
- Les **éléments hydrographiques** (cours d'eau, gravières,...), en creux dans le territoire, en constituent les « points bas ». Ces lieux au caractère intimiste présentent une ambiance et un paysage particuliers. Ils pourront être révélés et soulignés en tant que support privilégié de promenade et de circulation.
- Les **points hauts bâtis existants** sont, par nature, des belvédères potentiels. A Strasbourg, rares sont ceux accessibles au public tels la plateforme de la Cathédrale ou le restaurant du Printemps. De nombreux points hauts existent pourtant (tours des Ponts Couverts, tour-porte de l'Hôpital civil, tour Valentin Sorg place de l'Homme de fer, silos du port, ...) qui gagneraient à s'ouvrir à la ville.
- De **nouveaux points hauts bâtis** pourront être implantés dans le territoire strasbourgeois et enrichir ainsi la ville dans sa 3<sup>e</sup> dimension. Ils peuvent contribuer à **souligner des points ou lignes significatives de l'espace urbain et péri-urbain ainsi que les éléments structurants** tels que les éléments géographiques, les infrastructures de transport, les points névralgiques... Ils sont en mesure de créer de nouvelles centralités pour effacer les fractures entre ville constituée et périphérie, délaissés, territoires en jonction laissés pour compte. Ils sont en capacité d'**affirmer la vocation métropolitaine de certains lieux et de marquer de nouvelles centralités.**



© Holzer Kobler Architekturen

La Messeturm de Bâle, l'immeuble le plus haut de Suisse, (105 mètres), doté d'un café, le « Bar Rouge », à son sommet, belvédère sur la ville et au-delà, sur le grand paysage



© Jacques Ferrier architectures/Image Ferrier Production

### Les immeubles de grande hauteur sont-ils écologiques ?

Sur la question des immeubles de grande hauteur, deux mouvements de pensée s'opposent.

Aux arguments des écologistes mettant en avant la forte consommation énergétique inhérente aux immeubles de grande hauteur, certains architectes rétorquent qu'« un ascenseur pollue moins qu'une voiture », justifiant ainsi les tours par la densité et l'économie du foncier qu'elles assurent.

Hypergreen, prototype de tour écologique, 2005 - Jacques Ferrier

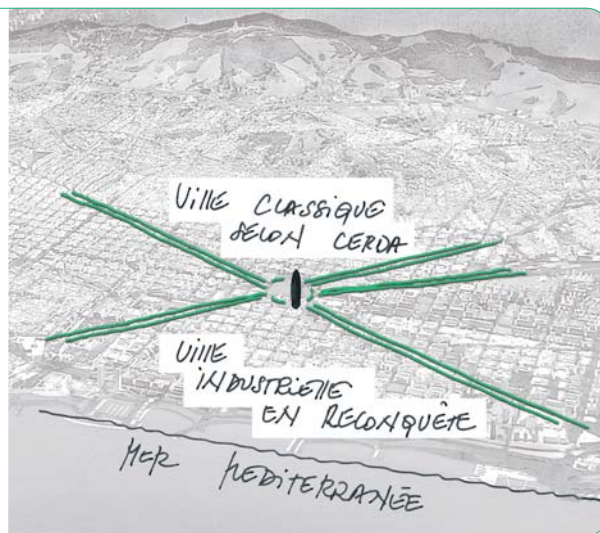
L'implantation des bâtiments de grande hauteur dans l'espace urbain sera anticipée sur la base d'analyses et d'une stratégie particulières. Leur pertinence dans le territoire devra être avérée et justifiée, au regard des apports et qualités suivantes :

- insuffler une **dynamique** susceptible de favoriser rayonnement et vitalité ;
- souligner une **identité spécifique** (économique, contemporaine,...) ;
- voir et dégager des **fenêtres sur le ciel et sur la ville** ;
- être vu en créant des **points de repère** dans la ville ;
- harmoniser des **formes urbaines** pré existantes.

Certains points particuliers du territoire semblent propices à l'implantation d'un ou plusieurs bâtiments de grande hauteur. Ils seront, à minima, dotés des qualités suivantes : position stratégique, bonne accessibilité tous modes (transports publics, modes actifs, automobile), espace ouvert, potentiel de mixité fonctionnelle existante ou développable, vues dégagées,...

Au-delà de l'aspect paysager, l'insertion urbaine de ces immeubles de grande hauteur dépend aussi de leur implantation et accessibilité par rapport à la rue et à l'espace public. Une programmation adaptée (fonctions collectives) des rez-de-chaussée et des premiers étages favorise aussi leur intégration dans l'environnement urbain.

La tour Agbar de Barcelone, conçue par Jean Nouvel et construite en 2005, est l'exemple type de l'immeuble de grande hauteur qui fait paysage et qui crée une identité à l'échelle de la ville. La réussite de la tour Agbar provient à la fois de la justesse de son implantation, qui articule quartiers anciens et extension urbaine contemporaine, et de sa qualité architecturale. A elle seule, elle renforce fortement l'image contemporaine de la capitale catalane.



source : Fabienne Commesse / ADEUS

## La ville héritée

### Géographie et forme urbaine



source : BNU Strasbourg

Les vues de Strasbourg de Matthieu Mérian témoignent, déjà en 1644, de l'importance de sa silhouette et du rapport entre l'horizontalité de l'enceinte médiévale et la verticalité d'une des plus hautes cathédrales de la chrétienté.

**La silhouette urbaine d'une ville résulte de la combinaison de caractéristiques géographiques et historiques.**

Sur le plan géographique, Strasbourg est située dans la vallée du Rhin, à la fois à proximité du relief des Vosges et de la Forêt Noire et en bordure de fleuve, au point bas de la vallée. Cette géographie donne, depuis les Piémonts et depuis les massifs montagneux, des points de vue sur l'agglomération et sur la silhouette de la ville. Dans ce sens, les coteaux d'Hausbergen, premier contrefort des Vosges, constituent un belvédère naturel privilégié, au sein même de l'agglomération.

Hormis ce contexte large, Strasbourg est une ville qui a pris assise sur un territoire plat, le Ried, né de la présence de nombreux cours d'eau. Cette géographie particulière engendrée par une forte présence de l'eau a donné au territoire strasbourgeois son identité. Le cœur de Strasbourg est d'ailleurs fondé sur une île embrassée par l'Ill au sud et le fossé du Faux-Rempart au nord.

**Outre ces données naturelles, la silhouette de la ville a été aussi été forgée par l'histoire et par les formes urbaines qui en découlent.**

La ville moyenâgeuse a laissé en héritage un centre homogène, constitué d'une masse bâtie compacte de hauteur modérée et présentant, comme seules émergences, les clochers des églises et les tours défensives.

Il faudra attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour que cet ordre des choses soit bousculé. La ville industrielle puis la ville du mouvement moderne produisent alors des formes urbaines en rupture avec les formes urbaines traditionnelles, et s'imposent dans le paysage. Alors que jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le vélum urbain se limitait de façon modérée à quatre ou cinq étages, la grande hauteur se démocratise, donnant naissance à de nombreuses constructions de plus de 15 étages. Parmi ces émergences, on peut citer la Maison du bâtiment place de Haguenau, la tour de Chimie dans le campus universitaire, les tours et les barres du quartier de l'Esplanade et des Halles, la tour de Kehl à l'extrémité du pont de l'Europe, la tour Heineken à Schiltigheim,... et plus récemment, le Parlement Européen.

photos Fabienne Commessiat, Janine Ruf, Jean Isenmann, Stéphane Cugnet / ADEUS



1. La maison du bâtiment
2. Tour de chimie
3. Silo du Port
4. Tour d'habitat à Kehl
5. Tour Valentin Sorg
6. Tour Heineken à Schiltigheim
7. L'Esplanade
8. Les Halles

## Ville patrimoniale et ville contemporaine

L'agglomération de Strasbourg présente un patrimoine historique, architectural et urbain d'une grande richesse.

Les qualités de son centre ancien ont été reconnues internationalement par la plus haute instance en la matière, l'UNESCO, qui a inscrit en 1988 le périmètre « Strasbourg-Grande Ile » au patrimoine mondial de l'humanité.



La silhouette de Strasbourg depuis les coteaux de Hausbergen

La Cathédrale constitue le monument prépondérant de l'agglomération strasbourgeoise : il s'impose, encore aujourd'hui, comme l'élément dominant sur les plans paysager, historique, architectural, symbolique... Avec sa flèche qui s'élève à 142 mètres et son implantation sur un léger relief (143 mètres), elle reste l'élément principal du substrat urbain.

Sa plateforme surmonte la façade à une altitude de 66 mètres, altitude peu égalée : seule la tour de Chimie a une hauteur supérieure de 3 mètres.



Des démarches sont actuellement en cours pour élargir ce périmètre à la Neustadt ou « Nouvelle ville » qui correspond à l'extension de la ville vers l'Est planifiée par les autorités allemandes à la suite de l'annexion de Strasbourg en 1871.

Parallèlement, le classement PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) protège aujourd'hui une partie du Vieux Strasbourg. Il couvre l'ensemble du tissu urbain moyenâgeux situé au sud de la Grande Ile.

A ce patrimoine reconnu s'ajoute, dans l'ensemble de la CUS, un patrimoine industriel et un patrimoine rural non négligeables. On peut souligner la valeur d'entités patrimoniales telles le Port, l'ensemble des brasseries à Schiltigheim ou la ceinture des Forts ainsi que les centres des anciens villages où se concentrent un bâti typique d'origine rurale tout à fait remarquable comme à Wolfisheim ou Geispolsheim.

On peut s'interroger aussi sur la valeur des grands ensembles qui illustrent le projet social des « trente glorieuses » (et dont l'impact dans le « skyline » n'est pas négligeable).

Loin d'être un frein à l'évolution de la ville, **cet héritage et ces éléments patrimoniaux sont autant de leviers pour valoriser des quartiers ou des territoires.** Alors que longtemps, la préservation de la ville et de l'architecture a été considérée comme l'antithèse de la modernisation et du développement, on considère aujourd'hui que ces deux forces peuvent au contraire entrer en synergie. Aujourd'hui, **la modernité de notre cadre de vie passe davantage par la réinterprétation de l'existant** (constructions, infrastructures,...) **que par la consommation des ressources culturelles et naturelles.**

Selon l'ensemble de ces principes, **l'avenir urbain du territoire strasbourgeois pourra être envisagé dans un esprit résolument contemporain, audacieux et créatif.**

Son dynamisme et sa modernité s'exprimeront de préférence dans des secteurs riches en potentiel d'évolution et de mutation (**le territoire périurbain semble particulièrement propice à l'émergence de nouveaux imaginaires métropolitains**) et, de ce fait, loin des quartiers patrimoniaux déjà constitués.

Dans un souci de conciliation et d'harmonisation entre patrimoine et modernité, on veillera à l'intégration paysagère des constructions de grande hauteur, situées au dessus du vélum urbain, à leur apport fonctionnel dans la ville de proximité (articulation avec l'espace public, fonctions publiques ou parapubliques dans les étages en lien avec la rue), à leurs qualités architecturale et esthétique. On pourra maintenir une distance respectueuse entre, notamment, la Cathédrale et ces totems contemporains, tant sur le plan de la distance (en dehors de l'ellipse insulaire) que de la hauteur (en dessous du niveau de la plateforme de la cathédrale, soit 66 mètres).

Jusqu'à récemment, le règlement d'urbanisme de la ville de Vienne interdisait l'utilisation des combles, notamment pour l'habitat. En 1996, ce règlement évolue, « libérant » dorénavant les toitures. Cette évolution avait comme objectif de favoriser la densification de la ville traditionnelle et d'optimiser le foncier, de moderniser une ville figée sur le plan architectural, de répondre aux aspirations des habitants en apportant lumière et terrasses dans les logements supérieurs. Les réponses, représentatives d'un nouveau style de vie urbain, ont permis au patrimoine de Vienne de se moderniser tout en gardant son intégrité.



source : www.archiguide.fr

## Vers un territoire bâti avec le paysage

Dans le cadre de la construction d'une métropole strasbourgeoise à la fois attractive, dynamique et post-carbone, il convient de **s'appuyer davantage sur les caractéristiques géographiques et les qualités paysagères** du territoire. Alors que l'urbanisation récente a trop souvent ignoré ces valeurs et a produit une ville générique standardisée, il s'agit aujourd'hui de révéler ces atouts pour créer une identité propre au territoire.

Assis sur un **réseau hydrographique exceptionnel**, le territoire strasbourgeois est placé sous le signe de l'eau. La trame bleue - escortée par la trame verte - offre un potentiel considérable pour organiser une cohérence d'ensemble et une identité commune au territoire. Par leur continuité, ils en rassemblent et articulent les diverses parties, les traversent et les relient. Ils structurent la relation ville-nature. Avec le végétal et l'eau, ils composent une nouvelle esthétique urbaine, élaborent des rythmes de temps différents en ville et des séquences correspondant à l'évolution de la demande de nature ordinaire. Porteuse de l'identité du territoire, elle gagne à être révélée, connue, pratiquée. Elle devient le lieu de nombreux usages tels que les promenades, les réseaux de pistes cyclables, les espaces de respiration, les lieux d'échanges et de rencontres, d'agriculture de proximité, de lieux de loisirs et de détente.

### Des espaces publics garants de la cohésion spatiale et de la cohésion sociale

**Les espaces publics sont le « liant » qui va favoriser l'articulation d'entités et de tissus urbains différents entre eux.** Ils se déclinent à toutes les échelles, du grand territoire à l'échelle du quartier. Polyvalents, ils peuvent assurer des usages très différents dans le temps et dans l'espace.



Un lieu privilégié de contact avec le milieu naturel : les quais bas, lieux en « creux » qui participent à la diversité des ambiances en milieu urbain.

**Les espaces publics sont aussi garants de la cohésion sociale.** Toute ville a besoin de lieux de rencontre, de lieux culturels et festifs, de lieux appropriables par les citoyens, d'équipements publics ou privés,... Dans cette préoccupation permanente de **développer le « vivre ensemble »**, une nouvelle génération d'espaces publics pourrait voir le jour, dépassant les modèles et laissant cours à l'imagination.

Le viaduc des Arts à Paris est un exemple qui répond en partie à ces objectifs. Cet espace public original, réalisé sur une ancienne infrastructure ferroviaire en plein cœur du 12<sup>e</sup> arrondissement, a la vertu de favoriser la cohésion spatiale et cohésion sociale : il relie différents quartiers (ancien et récent), donne à voir le paysage urbain sous un autre angle, crée une respiration dans un tissu extrêmement dense et satisfait la demande de nature en ville.

### La densité, une variable d'ajustement

La densité, **clef de la ville durable et de la ville de proximité**, est un élément essentiel pour **optimiser l'espace urbain et minimiser son impact sur le milieu naturel**. Elle permet d'économiser le foncier (économie de ressource), de rentabiliser les points de desserte en transports en commun et les équipements publics, de valoriser **les espaces ouverts (la ville dense donne une valeur aux « vides urbains »)**.

**Les variations de densité et d'intensité urbaines** diversifient et enrichissent le milieu urbain ; on pourra jouer sur ces paramètres **pour souligner et rendre lisibles certains lieux névralgiques et stratégiques de la métropole.**



La Place Broglie : un exemple d'espace majeur de la ville où le « vide » (l'espace public) et le « plein » (le monument) se valorisent mutuellement.



La densité sera maniée sur le territoire avec précision et parcimonie : certains secteurs précis pourront être très denses, dotés d'une forte urbanité où seront concentrées des fonctions urbaines d'échelle métropolitaine. Ils pourront cohabiter avec des secteurs moins urbains, notamment à vocation résidentielle.

Certains pans de la ville constituée, déjà très denses aujourd'hui comme le noyau strasbourgeois ou Schiltigheim – Bischheim ont un besoin d'espaces de respiration et de récréation de proximité. A l'inverse, la deuxième couronne, peu dense, pourra se doter de lieux d'intensité.

## Vers un rapprochement ville / nature

Les espaces publics sont à appréhender au sens large. Ils impliquent un autre regard sur les « vides » urbains, sur les espaces ouverts vacants ou sous utilisés de l'agglomération. Alors que la ville construite a une forte inertie et ne se modifie que très lentement dans le temps, **les espaces ouverts sont susceptibles de s'adapter beaucoup plus vite aux défis à venir.**

Les trames hydrographiques et végétales s'inscrivent pleinement dans ce dessein et forment un support propice à l'organisation d'espaces publics à grande échelle. Elles sont notamment propices aux circulations en mode actif. **Cette armature peut favoriser la connaissance du territoire, contribuer à la construction de la représentation mentale de la métropole, notion fondamentale pour créer un sentiment d'appartenance.** Ce réseau « habité » par les citoyens donne l'occasion de construire un maillage vert structurant l'urbanisation. Favorisant la ville de proximité, il s'articule avec les centres de quartier, les équipements métropolitains, les pôles d'échanges de transport collectif,...

Le rapport entre la ville et la nature/campagne est à reconsidérer, tout comme le rapport entre les espaces ouverts et les espaces bâtis.

Ces dernières décennies, on a vu dans le territoire périurbain une simple surface vacante, les terres agricoles et naturelles étant considérées comme une réserve foncière ouverte à une urbanisation rapide. Les lisières des agglomérations, formées de terrains excentrés peu onéreux, ont été le théâtre d'une urbanisation en « marche arrière », réalisée par strates d'urbanisation se tournant le dos, indifférentes aux milieux agricole et naturel. On observe, dans le substrat urbain existant, une juxtaposition de fragments très étanches les uns par rapport aux autres ; il en va de même dans le rapport aux éléments naturels.

Dans un souci d'économie des ressources et de reconquête des espaces mal urbanisés (friches, délaissés,...), **il convient de reconsidérer ces points de contact potentiels entre la ville et les espaces naturels et agricoles**, que ce soit au sein du périmètre urbanisé ou sur ses contours.

Sur le plan physique, il s'agira **de développer des stratégies et des dispositifs urbains et paysagers d'entrelacement entre ville et nature, d'imbriication, de couture territoriale,...** Cela ne peut procéder que d'une réflexion portant conjointement sur l'espace urbain et sur l'espace naturel/rural.

Il conviendra ainsi de :

- concevoir **l'espace ouvert** comme étant **complémentaire à l'espace bâti** (mise en valeur du bâti par le « vide » et du « vide » par le bâti) ;
- concevoir la **lisière ville/nature** comme une articulation ;
- **diversifier les usages** dans la lisière (espace public à multiples usages dont l'usage circulaire) ;
- **composer avec les éléments du paysage** ;
- **démultiplier les linéaires de contact** entre milieu urbain et milieu naturel ;
- considérer **le front urbain** comme une **ligne de contact** et une épaisseur.

source : Leire Arbelbide-Lete/AU-IDF, mars 2010



Un secteur à enjeu : l'espace de contact entre les espaces urbains et ruraux

## Structurer les « vides » urbains, les non lieux

Le territoire de la métropole est majoritairement constitué de « vides », souvent des non lieux et qui, pourtant, constituent un réel gisement foncier à conquérir dans le périmètre de la tâche urbaine.

On peut citer parmi eux les friches et les délaissés en général, les abords des infrastructures, les lotissements d'habitat et d'activités, les abords de fleuves et de rivières, les grands ensembles, les aires de stationnement,...

Ces vides, produits par la ville distendue développée ces dernières décennies, traduisent un gaspillage du foncier qu'il s'agit de réinterroger.

- **Les infrastructures autoroutières** sont très consommatrices de foncier : les échangeurs, les bretelles d'accès, les reculs imposés du fait des nuisances,... ont généré une consommation foncière considérable. Certaines infrastructures de transport pourront être déclassées et transformées en boulevard urbain. L'urbanisation pourra alors se rapprocher de ces éléments afin de rendre constructibles les terrains limitrophes.
- **Les territoires gelés en prévention des risques d'inondation** immobilisent des surfaces foncières très importantes. On pourra, dans la CUS, reconsidérer le statut de ces sols et étudier un usage adapté moyennant des procédures particulières (aménagements submersibles de type loisirs, constructions sur pilotis,...).
- **Les grands ensembles**, dont le tissu n'a pas évolué depuis leur construction dans les années 1960/1970, présentent des densités très faibles. On pourra « revisiter » ces formes urbaines et densifier ces tissus, tout en diversifiant les fonctions au sein de ces quartiers.
- **Les lotissements résidentiels et d'activité** présentent des densités très faibles. Les lotissements d'habitat sont dotés, pour la plupart, d'un règlement qui interdit leur évolution : ils ne peuvent se prolonger et s'agrandir sur eux-mêmes. Les lotissements d'activité sont souvent de plein pied et implantés sur des aires de stationnement importantes et non mutualisées. Dans les deux cas, il s'agit de re-questionner ces formes urbaines, de **ne plus penser ces lotissements comme la fin de la ville** mais comme un gisement foncier. Il est proposé de les « déreglementer » afin de favoriser leur mutation.



La tour d'habitation de Kehl, un immeuble de grande hauteur positionné avec justesse : sur un point symbolique (porte de l'Allemagne), à l'échelle d'un élément naturel majeur (le Rhin) et à proximité d'un transport public majeur (gare ferroviaire de Kehl)

© Erich Wimmwieser Architekt



Le tissu pavillonnaire, considéré comme un « gisement foncier » dont la mutation est à favoriser.

Simulation d'évolution, Groupe Descartes, consultation sur le Grand Pari(s).

© Groupe Descartes

### Bibliographie :

- « La folie des hauteurs » de Thierry Paquot, 2009
- « La hauteur à Paris » débat au Pavillon de l'Arsenal, 2003
- Consultation pour le Grand Pari(s), AMC, 2009
- Exposition « Preservation » de Rem Koolhaas, biennale de Venise 2010