Berlin
Dresden
Paris
Lisboa
Amsterdam
Parma
Dublin
Edinburgh
Manchester
Roma
Istanbul
Barcelona
Wien

En rythme

URBAINE REVUE DE DÉCOUVERTE SENSIBLE DES VILLES EUROPÉENNES *5 MAI-JUIN.2005 / 3€

EDITO

L'homme dans la ville : danseur perpétuel courant ici pour stationner là, rythmant sa vie au creux des lieux, créant les lieux au gré des rythmes.

Dans le dernier numéro nous avons découvert l'homme riche au quotidien, nous le découvrons cette fois lunatique, multiple, temporel. Ce qui nous a vraiment intéressé dans les propositions d'Eléonore Lacroix, c'est qu'elle nous a parlé de rythme personnel. Elle nous a demandé : comment les espaces influent t-ils sur les différents moments de notre quotidien ? Comment peuvent-ils entraver notre liberté ou au contraire nous en offrir ? La ville et l'homme dialoguent, chacun vit sa vie puis, ils se rencontrent, se répondent et repartent chacun chez soi. Si la ville bloque le rythme de l'homme, ce dernier est bloqué et sa vie devient contrainte par l'espace.

Enrichir une ville c'est aussi savoir lui donner un rythme en harmonie avec ses habitants. Être capable, en tant qu'aménageur, d'offrir à l'homme des espaces, des temporalités différentes dans la cité. D'où un travail paradoxal : planifier l'espace tout en laissant la place aux différents rythmes personnels.

Nous devons donc allier la croissance lente et progressive de notre ville pour qu'elle laisse tous les espaces nécessaires à l'épanouissement temporel de notre individu. Il doit pouvoir passer d'un bout de place à un banc de jardin, tout en douceur, sans tomber, tout en sentant bien qu'il ne fait plus la même chose. Il y a peu il courait, maintenant il se repose. C'est la ville qui l'a porté jusqu'à ce banc…

Rue de boites de nuit, gare centrale, friche, centre d'affaire, berge de fleuve, chaque bout de ville a son rythme lié à la convergence -ou absence- de rythmes humains. La question est : comment créer les espaces qui respectent ces rythmes, voir les révèlent ?

Florian Luneau et Florian Dupont

SOMMAIRE

NUMERO 5, MAI-JUIN 2005

Dresden

04

Lisboa

06

Barcelona

08

Belfast

10

Paris

Lisboa

Berlin

12

Istanbul

33

APRÈS L'HIVER *Élise Clément* • **LE MARCHÉ DE L'HORLOGE TOURNE** *Delphine Négrier* • **PARC DE LA CIUTADELLA** *Timothée Fisson* • **PEINTURES DE GUERRE** *Maylis Walckenaer*

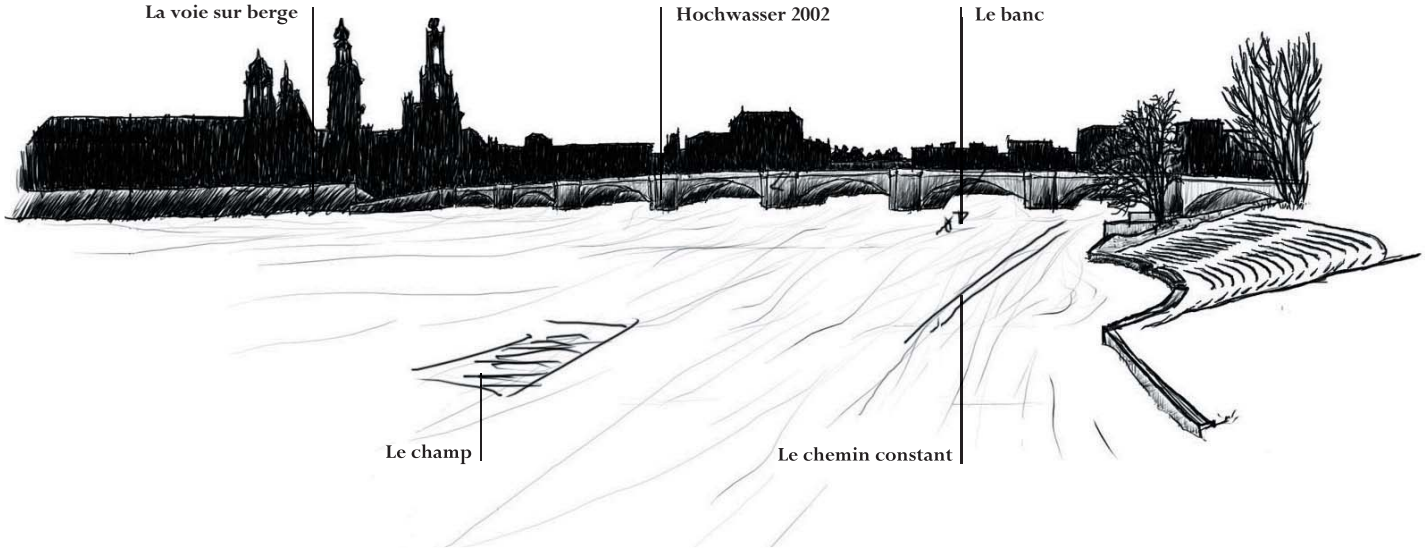
LA FORME D'UNE VILLE NAÎT DE SES RYTHMES *Éléonore Lacroix* • **LE JARDIN DONNE LE TEMPO** *Claire Albrecht* • **LE TAGE, GÉNÉRATEUR DE RYTHMES** *Karine Moreau* • **MÉTRO, BOULOT, DÉCOFFRAGE** *Nathalie Rostagny*

BOULIMIE STAMBOULIOTE
Elsa Mekki-Berrada

CARTES POSTALES SENSIBLES

DOSSIER *dirigé par Éléonore Lacroix*

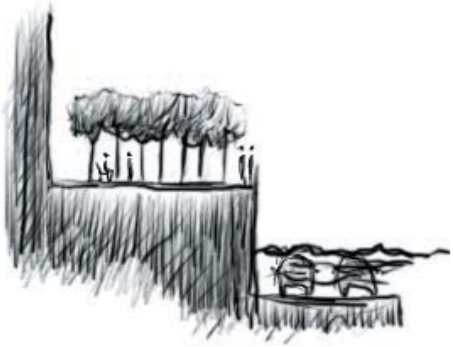
P.S.



En 2002 l'Elbe a produit des inondations particulièrement violentes, qui n'ont pas manqué de susciter des réflexions post catastrophes aux autorités. Il en ressort naturellement que les permis de construire des quartiers entièrement détruits étaient peut-être un peu laxistes, ce qui n'empêche pas leur reconstruction aujourd'hui à ces mêmes places… Cet évènement aura tout de même permis de renforcer la coopération germano-tchèque autour de la gestion de ce fleuve transfrontalier, et de rappeler le bien fondé du traitement extensif des berges. En Allemagne où l'Elbe bénéficie déjà abondamment de bassins de débordement classés zones naturelles, on peut se demander ce qui suffirait à réduire l'ampleur des crues. On ne peut néanmoins que se réjouir d'une accentuation de cette démarche « environnementale » qui crée autant d'espaces merveilleux pour piétons et cyclistes, et contribue heureusement à rendre les rivières à la population.

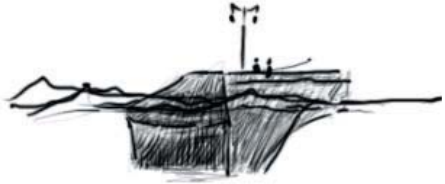
Élise Clément

Dresden



La voie sur berges. 800 mètres de bitume presque inusité, 800 mètres d'exception au traitement naturel de l'Aue (la plaine alluviale) ; pour quelques jours l'entorse est réparée, la terrasse de la vieille ville se trempe.

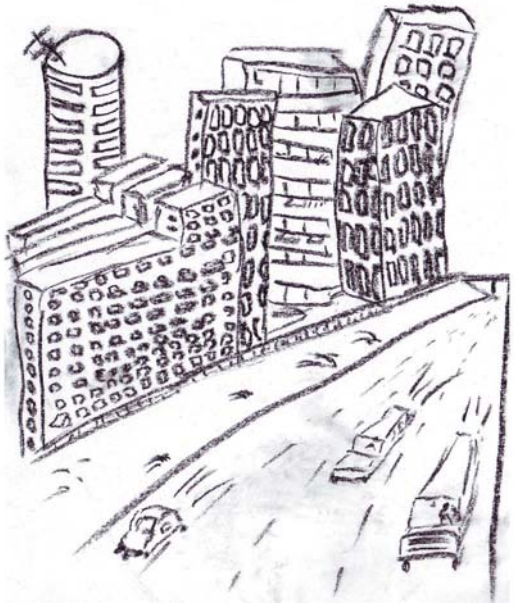
Le banc amovible. escamoté avant d'être submergé.



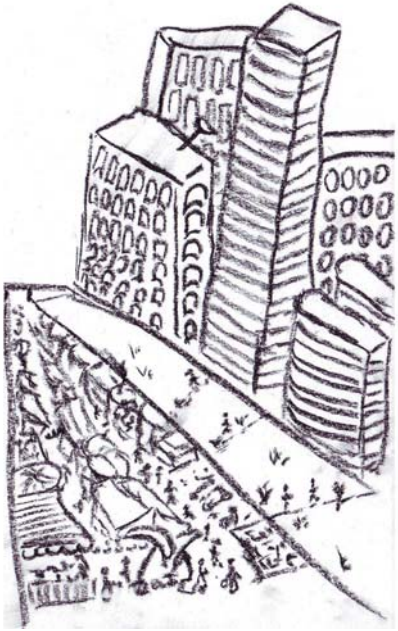
Hochwasser 2002. Limite de l'ascension ; l'eau atteind le sommet du plus haut pilier.

Le chemin constant. Parfois à fleur d'eau quand elle ne le dépasse pas ; des kilomètres de pavés qui rendent à l'Elbe l'horizontalité.

Le champ. Automne 2004. Au milieu de la caillasse poussent tomates et daturas ; épanouissement spontané ou oeuvre in situ d'un inconnu ? Histoire géo 6ème, les crues du Nil préparent les cultures.



La semaine....



et le dimanche

L'avenue de Santo Condestavel est une rupture. Elle coupe en deux le quartier de Chelas, cité dortoir, construite dans les années 60.

L'avenue de Santo Condestavel est un fossé. Elle a été creusée dans le sol pour pouvoir passer sous la zone O de Chelas, celle qui regroupe tous les équipements et activités du quartier. A huit reprises, des bretelles quittent l'avenue pour rejoindre les quatre secteurs d'habitations de Chelas : les zones I, J, M et L.

L'avenue de Santo Condestavel est un lieu de passage. Les voitures s'y doublent comme sur une autoroute. Il ne fait pas bon y être piéton ou vélocycliste.

Mais le dimanche, jusqu'à 14h, l'avenue de Santo Condestavel se transforme. Elle se ferme aux voitures, moins nombreuses ce jour là, pour accueillir le marché de l'horloge, la feira do relogio. Très tôt le matin, les commerçants installent leurs camionnettes et leurs stands le long des six voies. Toute la matinée les barres de logements se vident. La

population du quartier et d'ailleurs converge vers l'avenue. Des cheminements se créent anarchiquement sur les pentes menant au marché. En bas, légumes, plats à tarte et joints de culasse attendent acheteurs. Bientôt on se bouscule sur le bitume. Les couleurs s'entrechoquent. Les marchands annoncent les prix. Certains hèlent le client, micro à la main. D'autres s'élèvent sur des estrades de fortune pour impressionner le potentiel consommateur. L'avenue se révèle alors point de rencontre, le coeur du quartier.

Entre lieu de fuite et lieu de vie, l'avenue de Santo Condestavel mène son étrange double vie. Mais elle ne joue pas de rôle. Son changement d'apparence est nécessaire pour la population qui la fréquente. Anciens ruraux rattrapés par l'urbanisation mais qui continuent de cultiver de petits jardins, les marchands vivent difficilement de leur vente. Pour les consommateurs, au pouvoir d'achat majoritairement réduit, le marché de l'horloge représente souvent l'unique moment de la semaine où il est économiquement rentable d'acheter.

Quand l'aéroport s'est construit et qu'il a chassé le marché de l'horloge de son site initial, la municipalité de Lisbonne l'a délocalisé avenue de Santo Condestavel. Une réalisation parfois choquante qui pousse la population déjà marginalisée à descendre dans le fossé des routes pour faire son marché. Une idée pourtant étonnante permettant de rythmer un quartier isolé et dégradé.

Delphine Négrier

Le Parc de la Ciutadella (fin du XIXe siècle) est un lieu de promenade privilégié des barcelonnais et un des premiers parcs de la ville. Il accueille des Musées, le Parlement de Catalogne et un zoo.

Timothée Fisson

Dates :

- Réalisation1878-1881.

- Modifications en 1888 pour l'exposition universelle.

- Ouverture du Zoo en 1892.

Conception :

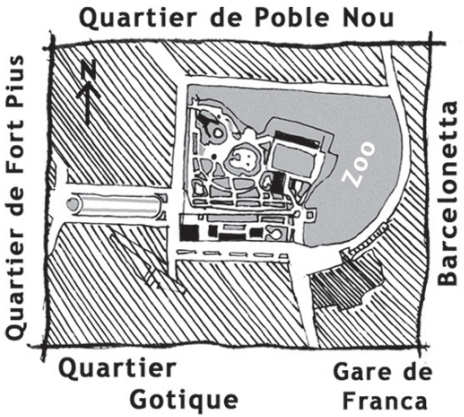
- Ingénieur Joseph Fontseré, assistant Antoni Gaudi

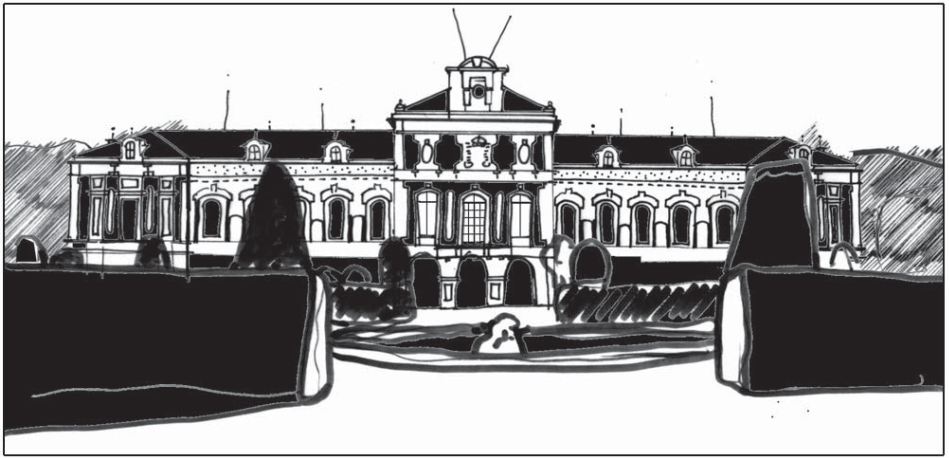
- Pavillons de : Josep Vilaseca, Domenéch i Montaner, Joseph Fontseré

Localisation :

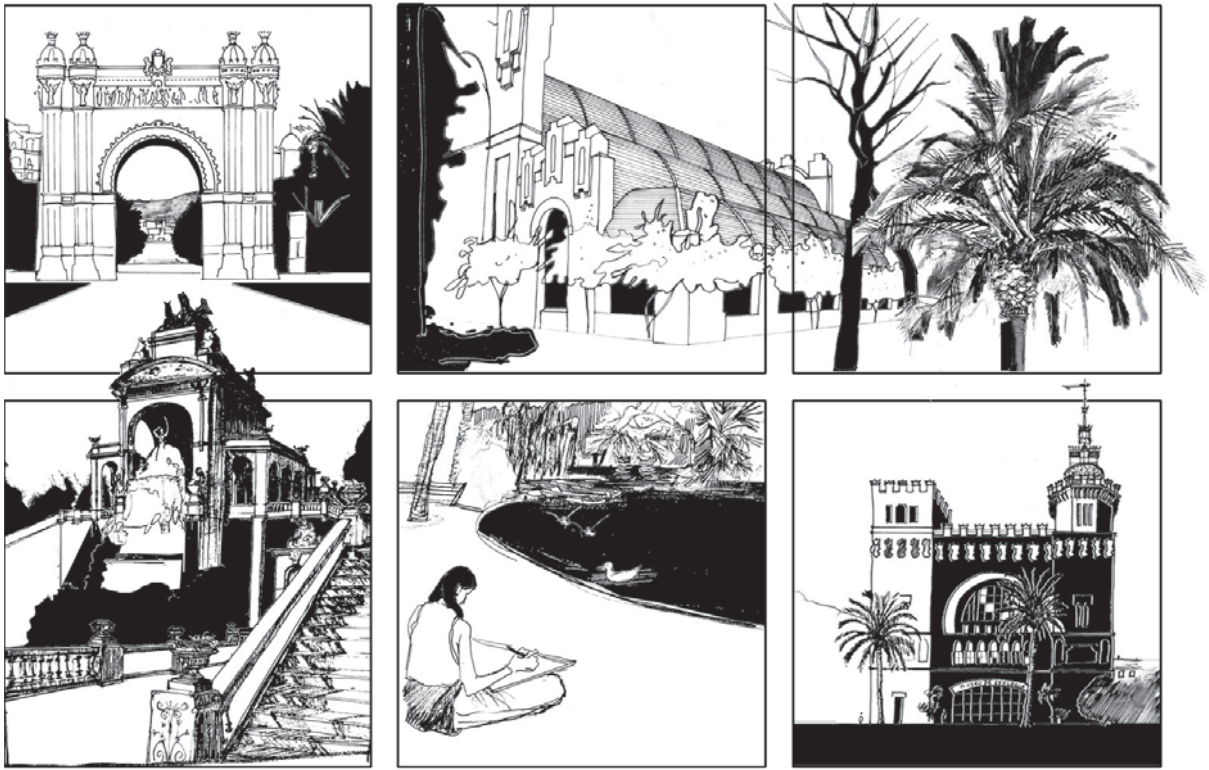
Terrain de l'ancienne citadelle de PhilippeV.

Métro Arc de Triomf, ligne1.





Barcelona



Page de gauche :
plan et batiment du parlement de catalogne

Ci-contre et de gauche à droite et de haut en bas :
- Arc de triomf ;
- Umbracle ou serre froide (des lattes de bois protègent les plantes du soleil) ;
- Fontaine par joseph Fontseré ;
- Au bord du lac ;
- Castels dels tres Dragones de l'architecte Domenech i Montaner, ancien restaurant de l'expo de 1888 aujourd'hui musée de zoologie.

Côté protestant : bleu, blanc, et rouge

Je m'égare dans le « West quartier », quartier ouvrier où les communautés catholiques et protestantes sont séparées par un mur de tôle encore sous surveillance policière. Sur les maisons, de grandes peintures, devenues attractions touristiques, retracent des épisodes des conflits. Des barbelés sont encore accrochés aux murs, devant des fenêtres. Le long de Falls Road, des drapeaux vert, blanc et orange pendent aux lampadaires. En allant vers le Sud, les margelles des trottoirs deviennent bleues, blanches et rouges, et les drapeaux sont ceux de l'Angleterre et de l'Ulster (le parti protestant). Il y a quelques années les cocktails molotov volaient ici. Inimaginable de se savoir en Europe, aussi près de chez soi.

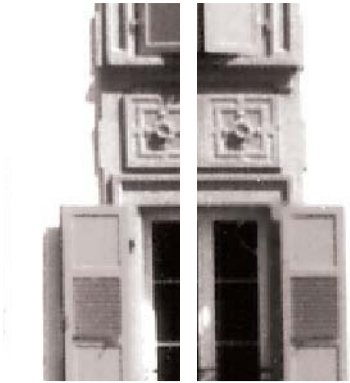
Quelques tensions restent mais la guerre est finie. Sous le couvert des divergences religieuses, ce sont les intérêts économiques et politiques qui ont entretenu les conflits. Au loin, à l'Est de la ville, se dessine la silhouette du nouveau centre de congrès, des hôtels de luxe et des immeubles de bureau en construction. Belfast est aujourd'hui une ville en plein développement, tournée vers l'avenir.

Maylis Walckenaer

Belfast

Côté catholique : vert, blanc, orange

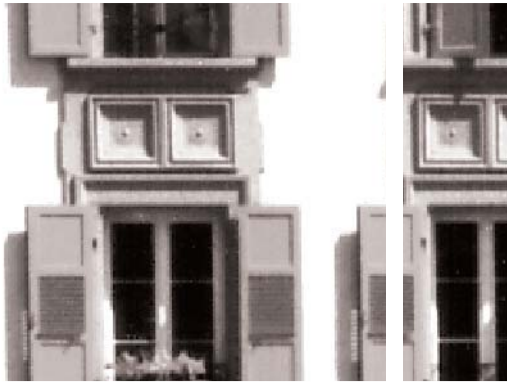
PRÉFACE



LA FORME D'UNE VILLE NAÎT DE SES RYTHMES

Éléonore Lacroix

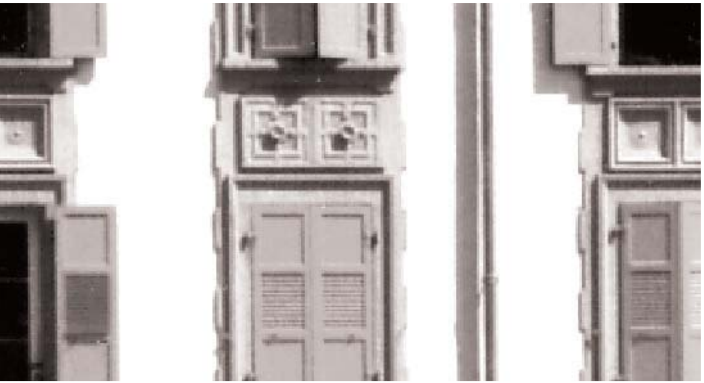
Paris



LE JARDIN DONNE LE TEMPO

Claire Albrecht

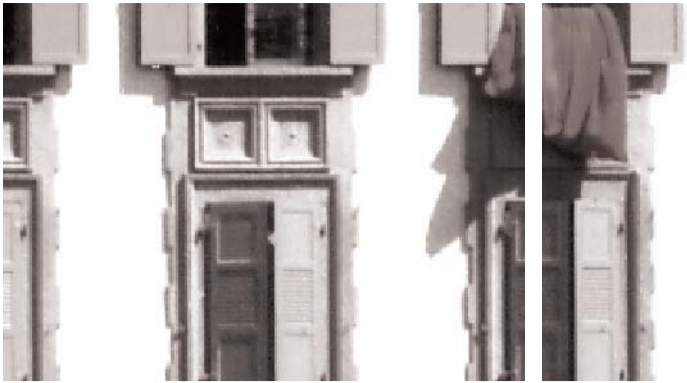
Lisboa



LE TAGE, GÉNÉRATEUR DE RYTHMES

Karine Moreau

Berlin



MÉTRO, BOULOT, DÉCOFFRAGE

Nathalie Rostagny

Photo : Lausanne, Suisse

PRÉFACE

Le taoïsme enseigne que ce qui fait la roue, c'est le vide entre ses rayons. Plus près de nous, le compositeur Olivier Messiaen notait de pleines mesures de silence pour signifier que la musique se discerne sur le fond de ce qui ne s'entend pas.

Un rythme, c'est une alternance : plein / vide, présence / absence, mouvement / immobilité. Sans ce contraste, et surtout sans le retour régulier de ce contraste, rien n'est visible.

Toute réalité vivante est constituée de rythmes, jour / nuit, inspiration / expiration… Une ville, comme un corps, est un lieu vivant, un lieu d'échanges. Elle est donc matrice de nombreux rythmes qui s'harmonisent ou s'opposent : flux de voyageurs, transport de marchandises, aménagement des espaces. La ville s'étoffe, se construit en absorbant un territoire dont les contraintes la modifient et qu'elle transforme en retour.

LA FORME D'UNE VILLE NAÎT DE SES RYTHMES

Éléonore Lacroix, *professeur de philosophie au lycée Mozart (Seine Saint Denis), conférencière à l'université Paris XIII*

Pour saisir ces rythmes qui « font » la ville, il faut se situer dans un interstice de temps : à la naissance d'un nouveau rythme, à sa disparition. Il faut qu'une brèche ou un obstacle révèle ce que l'habitude efface de nos consciences. Félix Ravaisson comme Henri Bergson ont montré de quelle manière toute habitude, insensiblement, arase les aspérités qui nous réveillent et entretient une douce et lente indifférence. On ne voit pas ce qui est toujours là.

Un jardin entre deux immeubles, et soudain on se rappelle la terre et ses saisons. Ici, on cultive, on ne circule plus. Dans la ville où l'on se déplace d'une activité à une autre – travailler, se distraire, se nourrir, aimer, dormir… – le mouvement est la clef et l'attente immobile d'une germination semble incongrue.

Ce heurt des rythmes naturels et urbains surgit aussi dans le chaos des abords d'un fleuve. Le repos est presque impossible sur les bords du Tage, où la ville impose sa loi fondamentale : le mouvement.

Tout se déplace indéfiniment : une gare s'éteint et resurgit, voyageurs et ouvriers se croisent pour faire naître une nouvelle pulsation, le brassage de mille et un mouvements.

Tous ces rythmes, celui de l'eau, celui des hommes et celui des saisons, irriguent la ville. La forme d'une ville, pour reprendre une expression de Julien Gracq, c'est la structure qui accueille les rythmes, les arrête ou les initie.

Au commencement de la ville était l'alternance, plein / vide, repos / mouvement.

Paris LE JARDIN DONNE LE TEMPO

Claire Albrecht

Le jardin solidaire dans le 20ème arrondissement qui est menacé de disparaitre (Ci-dessus et à droite)

La friche est un espace « dé temporalisé », puisque de la même manière que la friche agricole est un lieu au repos, la friche urbaine est sans activité, et, sur elle, le temps, en terme d'activité et de vie urbaine, s'est arrêté. Comme la friche agricole qui permet aux terres arables de retrouver leur fertilité, la création des jardins partagés sur les friches urbaines doit redonner un sens à celles-ci, une fonction dans la ville. Redonner une vie à ces lieux qui l'ont perdue passe, ici, par la création d'une nouvelle communauté (habitants d'un même quartier se regroupant pour jardiner ensemble et/ou dans un même lieu) sans discrimination.

La rapidité de création d'un jardin partagé à l'échelle de l'aménagement urbain (un an maximum dont deux mois de travaux environ) séduit à la fois la municipalité, qui voit ouvrir rapidement de nouveaux espaces verts, répondant ainsi à la demande citoyenne, et les habitants du quartier, qui voient leur requête aboutir.

UN TEMPS PARTAGÉ

L'objectif politique affiché de la création de ces nouveaux types d'espaces verts est la création d'une nouvelle forme de vie de quartier. Le jardin doit ainsi rassembler des gens qui n'auraient pas été amenés à le faire autrement, alors qu'ils partagent le même quartier. Et c'est en organisant l'animation dans le jardin – soupes (cueillette, cuisine et dégustation, notamment dans le jardin Nomade dans le 11ème arrondissement, au moins un week-end par mois), moments de plantations (plantation de printemps dans le jardin du Ruisseau, dans le 18e, en avril 2005), expositions (Paris Pékin à vélo en photo, dans le jardin d'Aligresse, dans le 12e, en novembre 2004) – que les associations confèrent une vie à ces lieux. Les jardins partagés accueillent également pour la plupart des écoles ou centres de loisirs dans la journée, afin que les enfants des structures scolaires et parascolaires du quartier puissent découvrir le monde horticole.

UN TEMPS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

Le jardin s'inscrit dans le rythme de la ville en créant une nouvelle temporalité. En pratique, le jardin s'inscrit spécifiquement dans une temporalité de quartier, non de ville. Il est stipulé dans la convention signée entre la munici-

Abri monté en brique de terre crue par les habitants dans le jardin nomade, rue Trousseau dans le 11e.

palité et l'association d'habitants que le jardin doit être ouvert au public au minimum deux demi-journées par semaine. Ces demi-journées peuvent être choisies selon les disponibilités des membres de l'association disposant des clés du jardin. L'emploi du temps du jardin change ainsi d'une semaine sur l'autre, laissant peu de possibilités au promeneur ou au public non averti de jouir de l'ouverture du jardin et redonnant à l'expression « au petit bonheur la chance » tout son sens. Ainsi le rythme des jardins partagés, déterminé par leur ouverture, n'est pas régulier et, dans la pratique, pas réellement déterminable. Le temps est-il suffisamment bien exploité dans ces aménagements ?

TEMPS OBSTACLE OU ADJUVANT ?

Le caractère éphémère du jardin partagé illustre parfaitement la problématique du temps à la fois contrainte et adjuvant. En effet, c'est le laps de temps entre deux programmes d'aménagement qui crée la disponibilité à l'origine du jardin partagé, l'entre-temps exploitable.

Cependant cet entre-temps est court – le jardin est confié, sous convention, à une association pour une durée d'un an renouvelable jusqu'à 5 ans – et pose un autre problème : celui de l'attachement des jardiniers de l'association au lieu. L'intervalle, trop long lorsque inexploité entre deux constructions, devient trop court quand une nouvelle fonction lui a été attribuée. Un rythme s'est créé qu'il n'est pas si évident de faire disparaître. C'est le problème qui se pose actuellement dans le cas du jardin Solidaire dans le 20ème arrondissement de Paris. Le projet de construction d'un gymnase (incluant un parking souterrain de 50 places et 47 logements) va chasser l'association dès ce printemps 2005 (livraison des travaux prévue pour septembre 2007). La question qui se pose désormais dans ce cas à la mairie de Paris est celle du remplacement, déplacement ou non de ce jardin sur un nouveau terrain. Et la question devient d'autant plus complexe que d'autres associations se créent et sont désireuses de voir aboutir leur propre projet de jardin partagé. Elles se présentent alors en

Le jardin nomade, en été, en hiver.

concurrentes en postulant pour l'obtention de la jouissance des terrains disponibles de la ville, les mêmes que ceux sur lesquels pourraient se réinstaller les jardins en fin de vie.

Entre disponibilité, accessibilité et saisonnalité, le rythme des jardins partagés se conjugue à plusieurs temps. Des temps qui ne sont pas tout à fait artificiels ni tout à fait naturels. Ce n'est pas non plus tout à fait un rythme urbain, un rythme d'urbains, mais plutôt un équilibre sensible dans lequel le kairos (moment opportun) est une clé. La clé de l'éclosion du jardin comme de sa floraison.

Le jardin solidaire fleurit peut-être pour la dernière fois

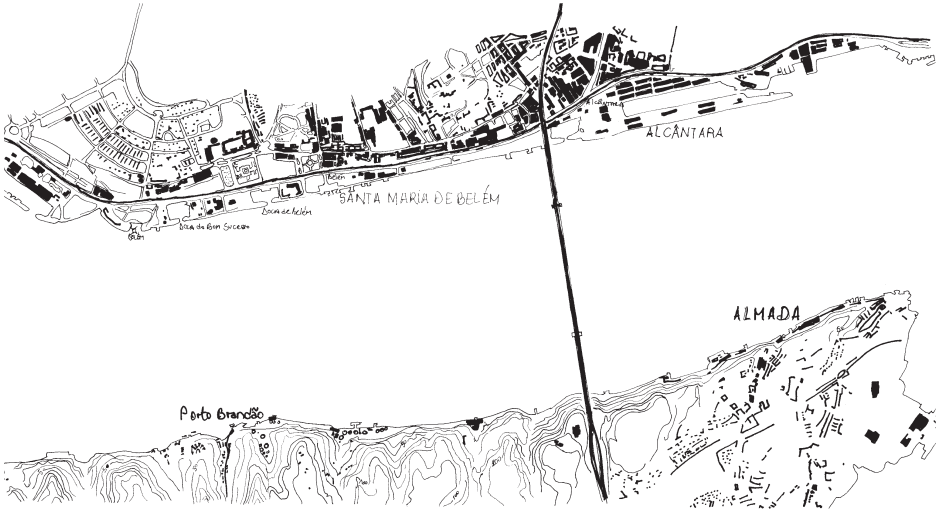
Lisboa LE TAGE, GÉNÉRATEUR DE RYTHMES

Karine Moreau

LA SÉPARATION

Le Tage est longé ou traversé. Il génère alors des rythmes dans la ville. Au fil des époques, l'expression des rythmes et l'identité du Tage ont évolué. Au XIXe siècle, la plage du fleuve bordait la ville. Les marées s'exprimaient librement. Les affluents du fleuve s'y déversaient naturellement. Seul le bateau permettait de rejoindre la rive Sud. Les rythmes du fleuve dominaient ceux de la ville.

Au début du XXe siècle, s'achève un ouvrage important, le terre-plein. Il efface et remplace la plage, ce qui offre à la ville la possibilité de s'étendre. Une grande voie de communication, la marginale, l'accompagne et finit par séparer la ville de son fleuve. Les rivières, ses affluents, disparaissent elles aussi sous le béton.



A l'Ouest de Lisbonne l'estuaire du Tage se resserre, permettant au pont du 25 Avril de lier les deux rives : les pentes douces de Belem et les falaises de la rive Sud.

Au milieu du XXe siècle, l'occupation du terre-plein se développe. Une voie de chemin de fer s'ajoute à la voie grande vitesse, achevant définitivement la fracture entre la ville et le fleuve.
Aujourd'hui, les berges du fleuve entre Alcântara et Belém sont cadrées par des rythmes rapides associés au transport. Le pont du 25 avril traverse le Tage pour atteindre en voiture ou en train les villes de la rive Sud. La voie de chemin de fer et la marginale lient les villes implantées au bord du Tage. Les bateaux de la gare fluviale de Belém lient Lisbonne aux ports de la rive Sud.

Au centre de ce cadre ouvert sur la rive Sud et l'océan, existent les rythmes du loisir qui se

A l'Ouest : le bout de l'estuaire du Tage et l'Atlantique.

réservent le terre-plein, sur une longueur de 3 kilomètres et une largeur de 100 mètres.

CHASSÉ-CROISÉ

Cet espace linéaire est partagé par les pêcheurs, les promeneurs, les sportifs, des restaurants, des marinas et des monuments. Les acteurs de ces rythmes perçoivent le paysage selon la structure de l'espace parcouru. A mesure que l'on se déplace au bord du fleuve, sa présence est plus ou moins intense selon les événements rencontrés au long du parcours. Passer entre l'eau et un édifice implanté sur le terre-plein rétrécit la largeur de l'espace parcouru créant une relation plus intime avec celle-ci. En revanche, lorsque la linéarité du parcours est sectionnée par les marinas, contourner cet obstacle invite le promeneur à s'approcher de la ville et à l'admettre dans le champs de vision de sa progression.

Ainsi le paysage de l'estuaire du Tage est perceptible sous différentes formes et de différentes manières, selon ses rythmes. C'est à pied que les

perceptions sont variées et nombreuses, contrairement en voiture et en train dont le rythme est limité au mouvement longitudinal. Ce mouvement longitudinal rapide domine celui du piéton plus lent. Il anéantit également les mouvements transversaux qui ouvrent les passages de la ville vers le fleuve. La voie de chemin de fer et la marginale sont une barrière physique considérable dont la traversée n'est possible que sporadiquement, grâce à de légères passerelles et de sombres souterrains.

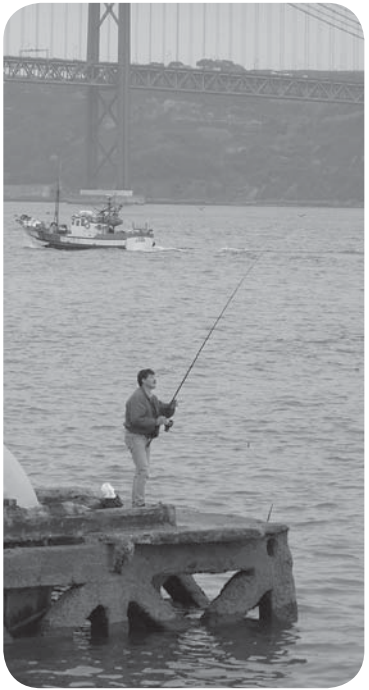
ATTEINDRE ET SUIVRE LE TAGE

Le tronçon Alcântara et Belém est alors stratifié en quatre parties : la ville, la fracture, (la marginale et la voie de chemin de fer), les berges et le Tage. L'idéal serait d'effacer la fracture et de la remplacer par une nouvelle strate s'accrochant à la ville et atteignant le fleuve pour le suivre. Atteindre le fleuve dans le but de favoriser le mouvement transversal, facilitant un va et vient entre la ville et son fleuve. Suivre le fleuve dans le but de favoriser le mouvement longitudinal lent

La ligne de train, la marginale et les quais et en arrière-plan le pont du 25 Avril.

(à pied), dépassant les obstacles qui sectionnent aujourd'hui la linéarité du parcours, et sentir le Tage dans sa continuité.

Le fleuve, considéré comme une infrastructure, est devenu le support exclusif des rythmes du travail, de la communication, du commerce et du transport. D'une manière générale, l'accès aux



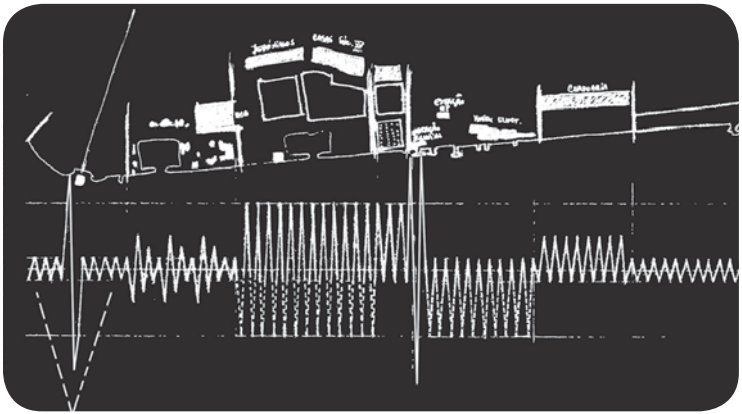
Par leur isolement, les berges sont une échapatoire au rythme de la ville.

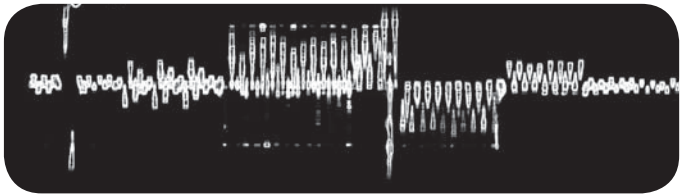
berges du Tage est quasi impossible, et n'est pas considéré par les habitants. Quand atteindre et suivre le fleuve, traverser des barrières infranchissables ou contourner sur des kilomètres un port de commerce et des industries, demandent un effort conséquent, les rythmes du loisir et de la famille se réfugient ailleurs, dans les parcs, les cafés, les plages et surtout, les centres commerciaux. La population s'éloigne alors de son territoire, elle ne lit plus sa géographie.

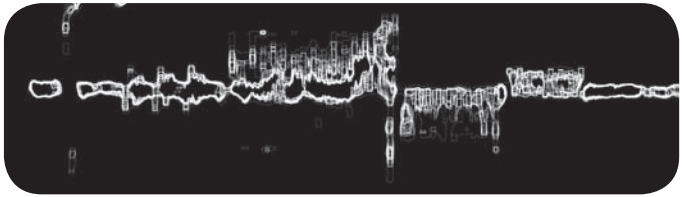
Le tronçon Alcântara-Belém offre lui une petite part de sa surface au rythme du loisir, tout de même dominé par tous les autres rythmes qui le cerclent. Ici, les seuls endroits vraiment pensés pour accueillir convenablement ce rythme sont les parcs de la Tour de Belém et du Monastère des Jerónimos.

Tout au long du fleuve, de l'orient à l'occident, existe encore une multitude d'espaces libres issus des restes d'une superposition d'activités, donc de rythmes différents. Ces espaces, dispersés les uns par rapport aux autres, sont des vides offrant la possibilité de quitter la ville tout en y demeurant. Leur caractère informel devient source d'inspiration des citadins et lieu de prédilection des pêcheurs. L'élément rappelant que nous appartenons encore à la ville est sa langue de béton, glissée sous nos pieds et s'achevant au contact de l'eau. Ces vides sont mis en scène par le ciel, la brise et la houle. Là, les rythmes de la ville sont apaisés. Le rythme du fleuve est retrouvé.

Les industries laissent doucement la place à la promenade.







Ces rythmogrammes ont été élaboré au cours d'un travail de groupe, composé par D.Nunes, K.Moreau, M.Gama, M.Noronha, M.Sacramento, T.Nunes.

Ce territoire est parcouru à différentes vitesses. Nous avons mis en évidence les rythmes du piéton, des automobiles et des trains sous forme de rythmogrammes. Les courbes varient selon les mouvements transversaux et selon les perceptions faites du site, projections visuelles vers le fleuve (en pointillé) ou la ville. Selon nous, la position privilégiée pour sentir et percevoir le paysage de l'estuaire du Tage dans sa globalité est celle du piéton sur les berges. Le train et la voiture écrasent le piéton, lui compliquant l'accès aux berges. Ils sont actuellement les rythmes les plus présents dans le parcours de ce site, et en appauvrissent les perceptions.

A pied, les mouvements longitudinaux et transversaux s'expriment autant par nos déplacements physiques, que par nos relations visuelles possibles sur le fleuve et la ville.

En voiture, le mouvement est canalisé par la voie, il est avant tout longitudinal. Nos perceptions de la ville et du fleuve se sont appauvries par la vitesse de déplacement.

En train, c'est la longitudinalité qui prime, coupée par les arrêts. Notre perception de l'espace s'est simplifiée. Beaucoup d'éléments constitutifs du paysage nous ont été effacés.

Berlin MÉTRO, BOULOT ET DÉCOFFRAGE

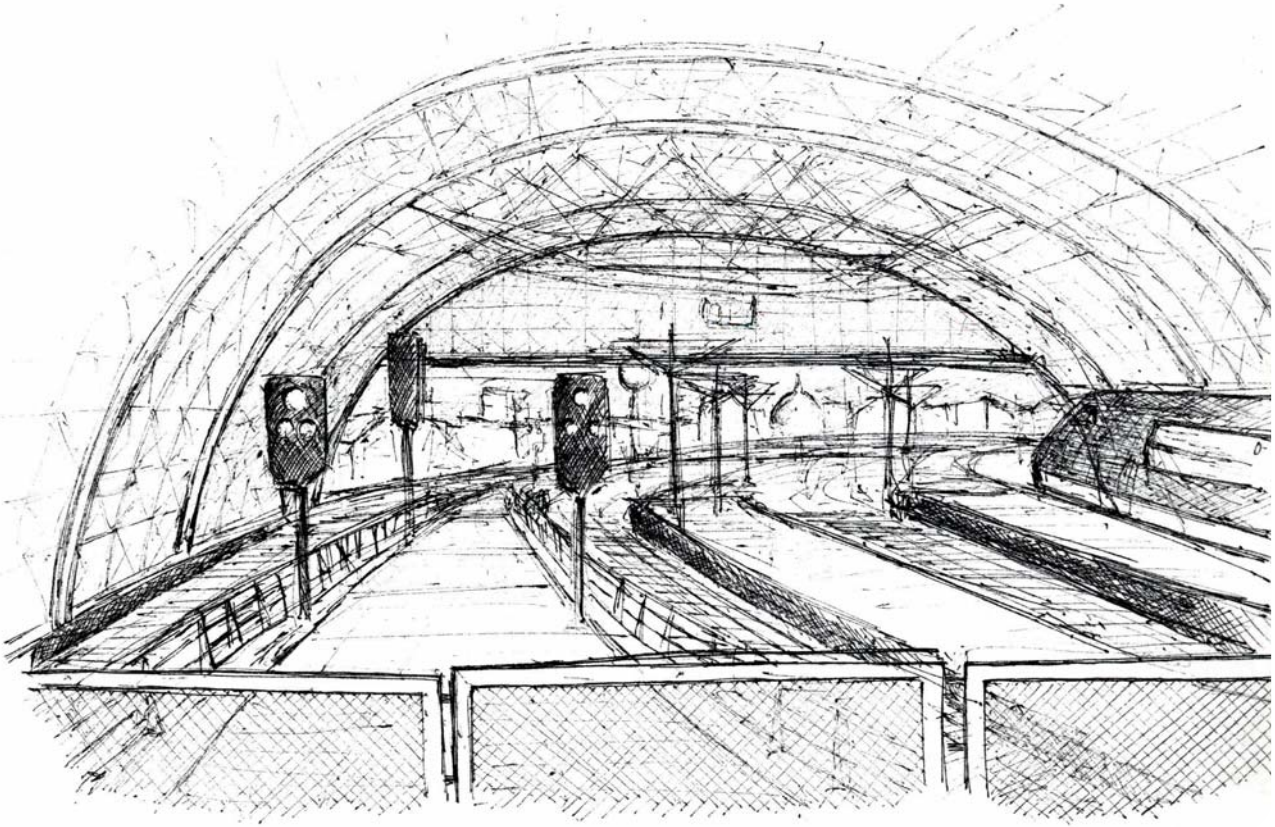
Nathalie Rostagny

«Vivre, c'est passer d'un espace à l'autre, en essayant le plus possible de ne pas se cogner»
Georges Perec - Espèces d'espaces

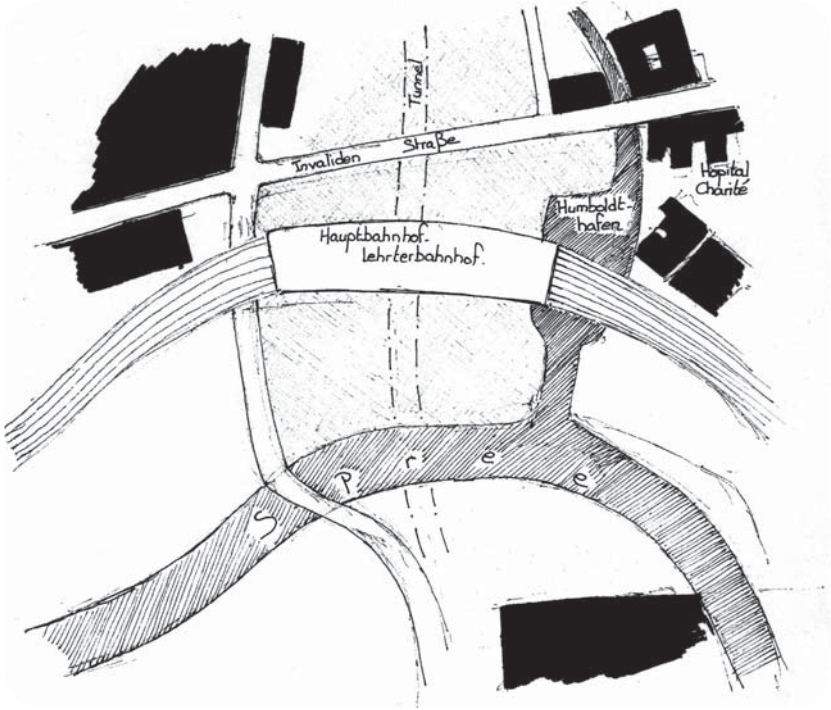
Le S-Bahn (1) s'engage sous la grande verrière. Une voix automatique annonce «Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof»… J'ai rêvé, ou il a annoncé la gare vide ? Non, pas tout à fait. Vide se dit leer, ici il s'agit de Lehrte, petite ville allemande située sur l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Berlin à Hanovre. La gare vide… confusion linguistique certes, qui n'est pourtant pas très éloignée de la réalité…

Fin du XIXe, une petite gare berlinoise. Milieu du XXe, une activité réduite aux dessertes locales et jusqu'en 1989, une gare à la frontière du no man's land qui longeait le Mur. 2006, la gare centrale berlinoise, haut centre commercial et économique s'élèvera ici, à deux pas du nouveau quartier gouvernemental (2). Entre le no man's land d'hier et le pôle urbain de demain, l'écart est grand et prend la forme d'un vaste chantier, étendue de sable et de bétonneuses autour de laquelle la ville s'arrête, se met en retrait, observe. Il faut dire que les voies ferroviaires sont ici en hauteur et que la majeure partie du chantier se passe en sous-sol (3). Rien n'émerge en ces lieux, que cette grande verrière qui abrite les quais de la nouvelle gare. Un trou dans le tissu urbain.

C'est à partir de ce vide, de cette parenthèse que prend forme un nouveau lieu. Comme une sorte de reflux de la ville avant une montée en puissance. Bientôt, des voyageurs de tous horizons pourront, aux sorties des trains de nuit et ICE (4) directement déposer leurs valises au centre géographique de la ville, aux pieds des bureaux et commerces représentant le dynamisme berlinois… Mon regard échoue sur un tas de sable. En cours de construction, des éléments percent, se forment, se détachent du chantier pour essayer de se coudre à la ville.



Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof. Cadrée par la verrière, Berlin semble lointaine...



D'ici 2006, la gare concentrera tous les flux quotidiens des berlinois.

En l'état actuel, la liaison Nord-Sud est encore à construire, la liaison Est-Ouest existe déjà. Ces voies de chemin de fer, empruntées par grandes lignes, trains de banlieues et S-Bahn parviennent-elles à relier la Hauptbahnhof avec la ville alentoure ?

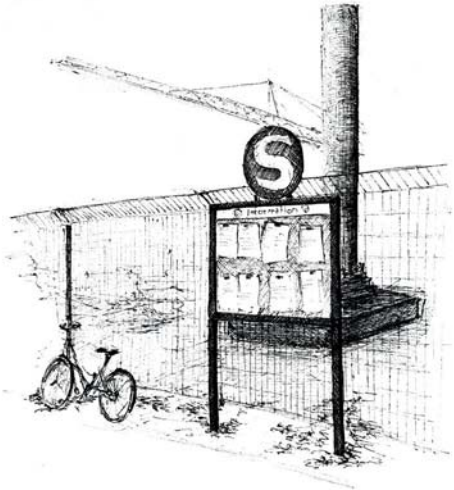
Les S-Bahn se relaient d'un côté à l'autre du quai presque toutes les deux minutes. C'est l'heure de pointe, le ballet des voyageurs est assez diffus, mais au maximum de sa densité : une vingtaine de personnes sur le quai. Il semblerait que ce petit nombre soit l'esquisse embryonnaire d'un flux quotidien d'un million de voyageurs (5)… Pour l'heure, on est presque surpris de croiser un congénère dans la station, la foule est encore loin. Pour créer un nouveau rythme, commençons par le commencement : le presque rien.

Lundi, fin de journée, voies 3 et 4. A l'extrémité Est, là où la structure métallique de la verrière cadre dans le lointain une vue de Berlin, les pas ralentissent, se retournent,

hésitent, s'arrêtent, il n'y a pas de sortie. Cachés sous leurs bâches blanches, les escalators n'ont pas encore pris leur service. Demi-tour. A l'extrémité Ouest, le quai s'affine, des escaliers se devinent. Le pas alerte des habitués tranche avec les errances des néophytes, égarés entre les grillages et palissades qui ponctuent ce quai. Montée et descente des voyageurs, la population n'est jamais la même. Sur les marchepieds des S-Bahn, les actions se répètent, ballet anonyme.

Lundi, fin de journée, voies sans numéro. A ce bout-ci de la gare, des ouvriers oeuvrent méthodiquement dans le désordre apparent du chantier. Présents depuis le matin, en veste orange ou jaune fluo, ils enroulent tuyaux et câbles, disparaissent dans les profondeurs de la gare pour réapparaître plus loin, chargés d'armatures métalliques. Par moment, un appel d'un bout à l'autre du quai montre la coordination sous les actions individuelles.

Le rythme monte doucement.

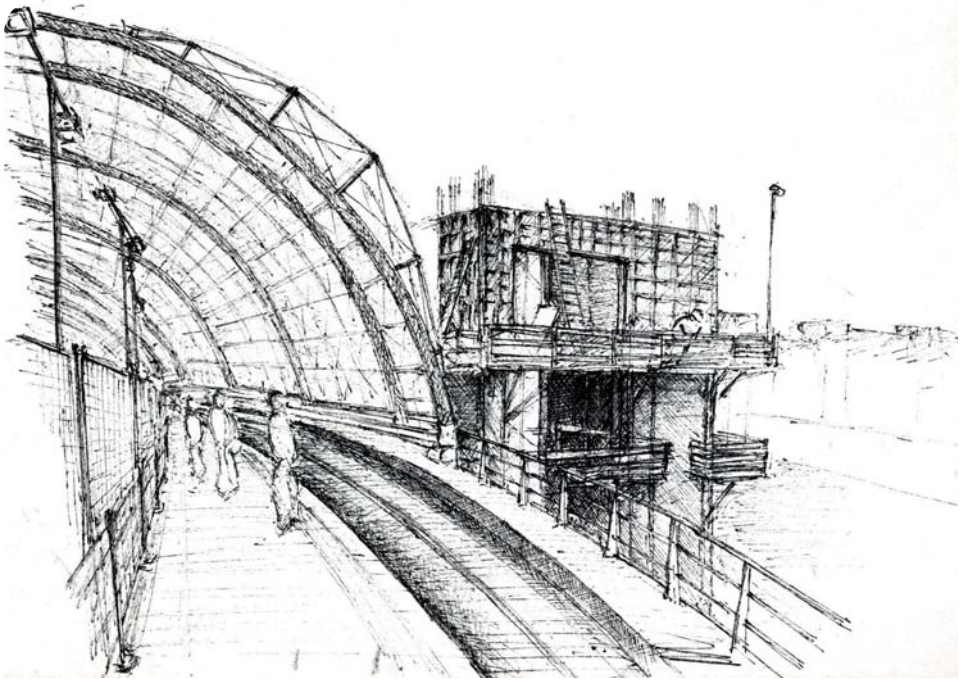


Devant les grillages du chantier, les horaires des S-Bahn.

Concrètement, ces grandes langues de béton qui émergent entre les rails sont les mêmes, mais par l'usage qui en est fait, elles génèrent chacune leur rythme propre. Sur l'une, le temps est bref, le mouvement régulier et anonyme, l'heure tourne. Sur l'autre, le soleil se lève et se couche, l'heure passe et transforme l'espace. Entre les deux, sur les quais endormis sous les bâches, le temps semble ne pas exister. Une gare et un chantier, deux lieux ayant chacun leur rythme propre, où, dans l'usage, le temps prime sur l'espace.

Martèlements, entrechoquements, par delà les quais déserts, les bruits du chantier nous parviennent, rythmes métalliques dans lesquels s'imbrique la sonnerie des trains - les portes se ferment (6). En son milieu, la verrière s'interrompt, laissant la vue se perdre sur les grues, camions et banches (7) qui s'étendent en contrebas. Le quai surplombe ce même chantier qui englobe la gare. Deux mondes en parallèle. Si pendant quelques instants, le regard s'est laissé aller à la contemplation de cette fourmilière géante, la pendule reprend vite ses droits. En se dirigeant vers la sortie, la verrière se reforme, filtre visuel et sonore entre l'activité de la gare et celle des ouvriers.

70 marches plus bas, nous voilà de plain-pied avec les bennes et les containers. Au pied des escaliers, un espace se dégage de la forêt de poteaux, croix de St André (8) et autres montants métalliques. Guidés par les grillages et les panneaux publicitaires, les voyageurs n'ont pas le loisir de s'arrêter. A peine le temps de récupérer son vélo ou d'acheter un café à la petite et unique boulangerie-camionnette, il s'agit de retrouver la ville au plus vite. Quelques dizaines de mètres plus loin, un panneau nous renseigne quant à notre position berlinoise : à 1500m au Sud, la Brandenburger Tor, à 500m au nord, le Humbolthafen (9). Derrière nous, le chantier, toujours, qui, avec ses véhicules et ses baraquements développe son univers. On rejoint d'un côté la ville, quand de l'autre on la construit.



Ouvriers et voyageurs vivent dans deux temps différents

1 / S-Bahn: mode de transport berlinois, comparable au RER parisien. Le U-Bahn quant à lui, serait plus proche du métro.

2 / Actuellement, Berlin a deux gares majeures, l'une à l'ouest (Zoologischer Garten), l'autre à l'est (Ostbahnhof), toutes deux situées sur le grand tronçon est-ouest qui traverse la ville. L'objectif, avec la Hauptbahnhof (la gare principale) est de créer une gare centrale d'échange où passerait également une nouvelle liaison nord-sud. Cette opération s'inscrit dans les grands chantiers urbains entrepris à Berlin depuis la chute du mur.

3 / Une grande partie du chantier consiste en effet en la réalisation d'un tunnel long de 4,5km, assurant la liaison nord-sud pour les circulations ferroviaires, automobiles et métropolitaines.

4 / der ICE (InterCity Express) : équivalent du TGV

5 / Statistique de la deutsche Bahn (compagnie nationale des chemins de fer) pour la seule circulation de proximité (S-Bahn et U-Bahn)

6 / Aux sonneries annonçant la fermeture automatique des portes s'ajoutent dans les gares berlinoises les annonces du chef de gare (ou d'une voix préenregistrée). Les quais résonnent ainsi des «Einsteigen, bitte» et «Zurückbleiben bitte» invitant respectivement les passagers à monter en voiture et à s'éloigner de la bordure du quai.

7 / élément de coffrage

8 / élément structurel en forme de X

9 / der Brandenburger Tor: la porte de Brandenburg

der Humboldthafen: le port Humboldt

URBAINE

revue éditée par l'association
DÉVORATEURS D'ESPACES

CONTACTS

7 rue de l'arbalète, 75 005 Paris
devorateurs@yahoo.fr
08 70 27 84 66 / 06 60 15 86 50

Directeur de publication : Florian Luneau
Imprimé par : Avantage Express,
191 rue St Jacques, Paris 5e
ISSN 1770-9970 CPPAP : 1206 G 86094
Dépôt légal Mai 2005

ABONNEMENTS

6 numéros : 16 € (France m.) / 18 € (U.E.)

POINTS DE VENTE

Paris IV-Sorbonne, 191 rue St Jacques, Paris 5e
EAV, avenue de Paris, Versailles
ENSP, 10 rue du Maréchal Joffre, Versailles
Librairie Le Moniteur, place de l'Odéon, Paris 5e
125 rue Vendôme, Lyon 6e
Pavillon de l'Arsenal, 22 Bd Morland, Paris 4e
Librairie La Hune, 170 Bd St Germain, Paris 6e
Librairie Le Genre Urbain, 29 rue de Tourtille, Paris 20e
Archilivre, 1 rue Alexandre Avisse, Orléans

RÉDACTION

Rédacteurs en chef :
Florian Luneau / Paris
Florian Dupont / Lisboa
Assistantes de rédaction :
Marion Madoire / Paris
Delphine Négrier / Lisboa
Conseiller éditorial :
Sasha Hourwich / Paris
Conception graphique :
Pierre-Alexandre Marchevet / Amsterdam

CORRESPONDANTS

Pauline Cabouret / Roma
Julie Cérézo / Wien
Elise Clément / Dresden
Camille Deboissieu / Barcelona
Emmanuel Dupont / London
Timothée Fisson / Barcelona
Clément Maudet / Manchester
Elsa Mekki-Berrada / Istanbul
Karine Moreau / Lisboa
Delphine Négrier / Lisboa
Nathalie Rostagny / Berlin
Maylis Walckenaer / Dublin
Anne Zaragoza / Edinburgh

ONT PARTICIPÉS À CE NUMÉRO

Claire Albrecht / Paris
Éléonore Lacroix / Paris

PARTICIPER

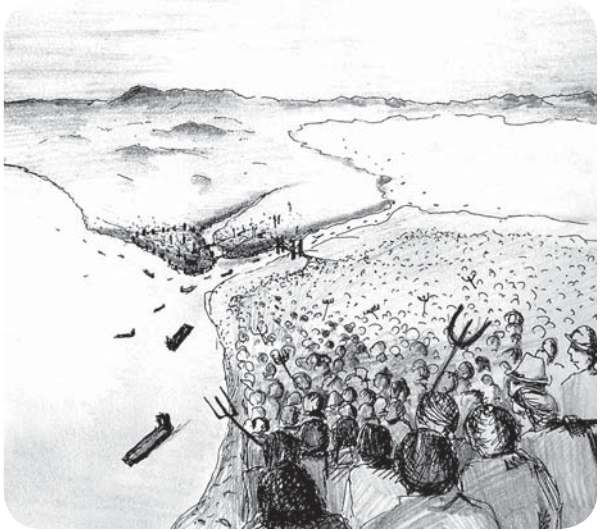
Urbaine est écrit par des étudiants vivant dans une ville d'Europe. La majorité d'entre nous participe au programme d'échange interuniversitaire européen erasmus. Nous sommes en train de constituer l'équipe de l'année prochaine : nous recherchons donc des étudiants partant vivre, ou vivant dans une ville européenne qui ont envie de travailler avec nous.

Le projet est ouvert à toutes les formations, donc n'hésitez pas à nous contacter.

www.urbaine.fr

BOULIMIE STAMBOULIOTE

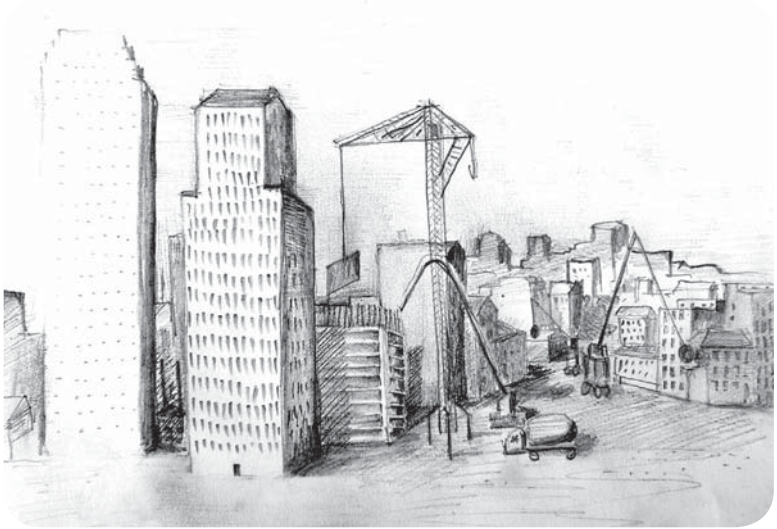
Elsa Mekki-Berrada, Istanbul

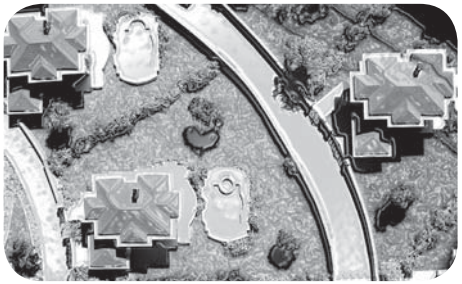


Antichambre entre l'Asie et l'Europe, serrure entre la mer Noire et la Méditerranée, on entre à Istanbul comme dans un moulin qui brasse aux quatre vents, dans un rythme d'enfer, hommes et biens. Le Caucase vient y donner ses bras, l'Ukraine et la Russie viennent y vendre leur blé et blanchir leur argent sale, l'Irak y abandonne ses réfugiés, l'Iran ses herbes magiques et ses tapis, la Moldavie ses domestiques (1).

Et de son propre ventre oriental à la démographie dynamique, la Turquie voit partir bon nombres de candidats désœuvrés pour la mégapole bosphorique qui compte déjà 13 millions d'habitants. Les campagnes continuent de se vider, attirées par la ville moderne, ou malmenées par une pression militaire hostile qui menace toujours les régions kurdes.

200 000 nouveaux habitants viennent remplir, tous les ans, les rangs du pachyderme urbain dont on ne perçoit plus les limites qui ondulent vers un horizon toujours plus lointain : sorte d'onde urbaine qui s'effraie à peine des frissons de la terre. Serait-elle repartie de plus belle comme si les deux ondes entrées en résonance se multipliaient l'une l'autre ? Istanbul est passée de 2 100 000 d'habitants en 1970 à 8 800 000 en 2000, elle a quadruplé en 30 ans !

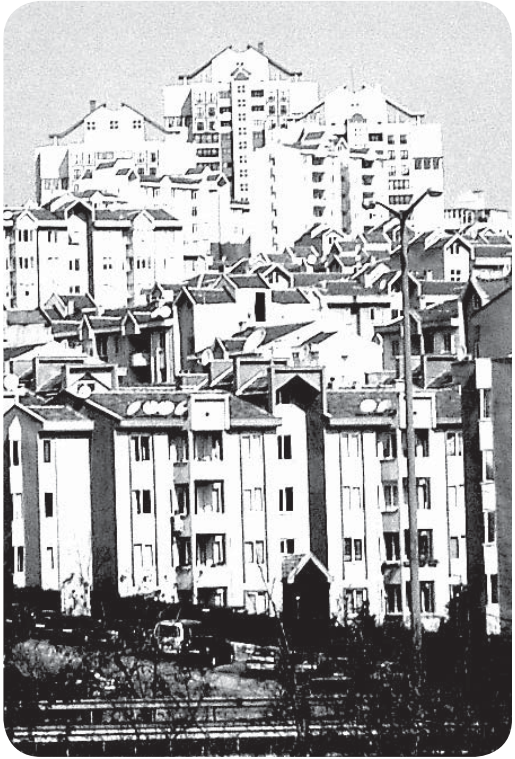




Le centre historique est déjà boudé par sa bourgeoisie qui renie le centre devenu à la fois trop populaire et touristique. Elle préfère flirter avec l'américanisme des « gated communities » (2), déboule hors des remparts et vient grossir le flots des migrations péri-urbaines.

Cohabitent dorénavant dans ces franges rurbaines la tôle du paysan, le paquebot, du rentier turc ou du vendeur d'armes russes, loué par des touristes allemands, l'usine de coton à tendance caucasienne, le centre des congrès coca-colasien et les ruines d'une opération immobilière bidon qui laissent rire ses entrailles au grand air.

La cité fermée de Alkent 2000 où pour 600 000 USD chacun peut avoir sa part de rêve américain. Contradiction : les plus gros acheteurs sont des russes qui spéculent sur l'immobilier sans jamais y mettre les pieds. La cité est plus vide qu´en maquette…



/ 1 Un point de vue très actuel sur les grandes métamorphoses du pays : J.F. Pérouse : « La Turquie en marche », La Martinière, Paris, 2004

/ 2 Gated Communities = Cités fermés, voir sur la question :

- A propos d'Istanbul : Nil Uzun, 2001 : « Le quartier de Cihangir et de Kuzguncuk »,

- De l'Ecole de Chicago, à propos de Los Angeles : Mike Davis, 2000 : « City of Quartz »,

- De l'Ecole de la Cambre, ouvrage comparatif : « La ville privatisée »

Les appartkondu de Catalca : ils remplacent les Gecekondu ou bidonville amélioré. C´est la forme la plus courante d'habitat collectif. Ils ne sont pas aidés par l'Etat et ne correspondent pas, sinon dans la forme, à de l'habitat social. La gestion est entièrement privée, jusqu'à la construction des routes.

Respirez à Dublin, partagez à Edimbourg, aimez Amsterdam, marchez à Manchester, dessinez Lisbonne, goûtez Barcelone, touchez Milan, vivez Parme, courez à Dresde, riez à Berlin... URBAINE réunit tous les 2 mois, des étudiants urbanistes, paysagistes, architectes ou simples curieux qui décrivent, dessinent, photographient la ville d'Europe dans laquelle ils vivent. S'attachant à un thème, toujours différent, fixé par un professionnel, chacun découvre un bout de l'Europe urbaine et le partage avec vous.

Pour ce 5e numéro, guidés par Eléonore Lacroix, philosophe, nous nous sommes frottés à la temporalité pour relire la ville autrement. Dans cette approche elle devient une partition aux mouvements variés... Mais est ce une composition in tempo ou in spatio ?

www.urbaine.fr

URBAINE *6-7

Le bon plan

PARUTION JUIL.-OCT. 2005 / 5€