

La transformation des friches urbaines et leurs fonctions dans le temps:  
le cas du Park am Gleisdreieck à Berlin

---

Juliane PFALLER

Sous la direction du Prof. Antonio DA CUNHA  
et sous l'expertise de M. Marco Fulvio Amado RIBEIRO



Source: Juliane Pfaller, mars 2019

«Ce travail n'a pas été rédigé en vue d'une publication, d'une édition ou diffusion. Son format et tout ou partie de son contenu répondent donc à cet état de fait. Les contenus n'engagent pas l'Université de Lausanne. Ce travail n'en est pas moins soumis aux règles sur le droit d'auteur. A ce titre, les citations tirées du présent mémoire ne sont autorisées que dans la mesure où la source et le nom de l'auteur·e sont clairement cités. La loi fédérale sur le droit d'auteur est en outre applicable.»



## Résumé

Les friches urbaines ont émergé suite à la révolution industrielle au XIX<sup>ème</sup> siècle. La croissance des villes et le changement des modes de production ont contribué à l'abandon d'un certain nombre de territoires souvent situés au centre des villes. Il s'agit alors de requalifier ces terrains pour contribuer à la densification des villes.

Le cas de l'ancienne friche ferroviaire Gleisdreieck à Berlin est un tel exemple de requalification d'un bout de territoire. La méthode analytique appliquée est celle des fonctions urbaines que le site remplit tout au long de son processus de transformation. Trois temporalités représentant trois formes différentes du territoire répondent à trois types de fonctions urbaines distinctes. Dans un premier temps, le site est en état de friche et la fonction revendiquée par les populations est celle des services écosystémiques qu'il rend à la population. La seconde étape analyse le parc remplissant une fonction de couture urbaine. Le dernier acte, en projet à ce jour, représente le parc comme future centralité verte où les aménagements des espaces publics permettront de répondre au paradigme durabiliste dans lequel s'inscrit cette étape.

Pour conclure, l'espace ne répond pas à une seule et unique fonction par temporalité, mais ses fonctions s'accumulent avec le temps, si bien que nous aboutissons à une multifonctionnalité des espaces verts urbains.

**Mots-clés** : couture urbaine, développement urbain durable, espace vert urbain, espace public, fonction urbaine, friche ferroviaire, lisibilité, parc, participation citoyenne, qualité formelle, qualité urbaine, requalification, services écosystémiques

## Abstract

Urban wastelands emerged following the industrial revolution in the 19th century. The growth of cities and the change in production methods have contributed to the abandonment of numerous territories often located in the center of cities. It is then necessary to requalify these lands to contribute to the cities densification while ensuring a qualitative urban development.

The case of the former Gleisdreieck railway brownfield in Berlin is an example of the requalification of a piece of territory. The analytical method applied focuses on the urban functions fulfilled by the site throughout its transformation process. Three temporalities representing three different forms of territory respond to three different types of urban functions. At first, the site is in a state of fallow land and the function claimed by the population is that of ecosystem services it renders to the population. The second step analyses the park fulfilling an urban sewing function. The last act, planned to date, represents the park as a future green centrality where the development of public spaces will respond to the paradigm of sustainability in which this step takes place.

To conclude, space does not respond to a single function by temporality, but its functions accumulate over time, so that we end up with a multifunctionality of urban green spaces.

**Keywords:** urban sewing, sustainable urban development, urban green space, public space, urban function, railway wasteland, readability, park, citizen participation, formal quality, urban quality, requalification, ecosystem services



## Remerciements

En tout premier, je tenais à remercier particulièrement le professeur Antonio Da Cunha qui a accepté de diriger ce mémoire et qui m'a guidé tout au long du processus rédactionnel. Ses discours passionnés sur la qualité urbaine et les espaces publics lors du cursus universitaire ont mené à la réalisation de ce travail.

J'adresse également mes remerciements à Monsieur Marco Ribeiro, expert de ce travail et interlocuteur quand il s'agissait de chercher un sujet de mémoire.

Je suis aussi reconnaissante envers les personnes qui ont accepté de me rencontrer à Berlin, Messieurs, Matthias Bauer, David Endter et Norbert Rheinländer.

Mes remerciements les plus sincères vont au groupe de filles avec lesquelles j'ai travaillé des journées entières à la bibliothèque.

Je tenais également à témoigner ma reconnaissance à mes amis les plus proches qui m'ont soutenue et encouragée avec des burgers vegan, des pizzas, des bières artisanales, des jeux vidéo et des images de chats, entres autres.

Finalement, je remercie les membres de ma famille pour leur patience et leur soutien moral tout au long de mon parcours académique.

## Table des matières

<b>1</b>	<b><u>LISTE DES FIGURES, PHOTOS, TABLEAUX ET CARTES</u></b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b><u>LISTE DES ABRÉVIATIONS</u></b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b><u>INTRODUCTION</u></b> .....	<b>4</b>
<b>3.1</b>	<b>CONTEXTE</b> .....	<b>4</b>
<b>3.2</b>	<b>PROBLÉMATIQUE ET QUESTION DE RECHERCHE GÉNÉRALE</b> .....	<b>6</b>
<b>3.3</b>	<b>CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b><u>CONCEPTS MOBILISÉS</u></b> .....	<b>14</b>
<b>4.1</b>	<b>(R)ÉVOLUTIONS URBAINES</b> .....	<b>14</b>
4.1.1	XIXÈME SIÈCLE : VILLE INDUSTRIELLE ET PENSÉES PRÉ-URBANISTES .....	14
4.1.2	XXÈME SIÈCLE : 1900-1960 : VILLE MODERNE ET PENSÉES URBANISTIQUES .....	14
4.1.3	XXÈME ET XXIÈME SIÈCLES : 1960-AUJOURD’HUI : VILLE POSTMODERNE ET ÉMERGENCE DE L’IMPÉRATIF DURABILISTE .....	16
<b>4.2</b>	<b>THÉORIES URBAINES</b> .....	<b>18</b>
4.2.1	PROJET URBAIN, PARTICIPATION CITOYENNE ET ÉVOLUTION DES TERRITOIRES .....	18
4.2.2	ESPACES PUBLICS, ESPACES VERTS, SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES ET QUALITÉ URBAINE .....	21
4.2.3	DÉVELOPPEMENT DURABLE, RECONVERSION DES FRICHES, UTILISATION INTERMÉDIAIRE .....	26
<b>5</b>	<b><u>PROJET URBAIN « PARK AM GLEISDREIECK » / HISTORIQUE</u></b> .....	<b>29</b>
<b>5.1</b>	<b>SITUATION GÉNÉRALE</b> .....	<b>29</b>
<b>5.2</b>	<b>MONTÉE ET DÉCLIN : DE LA GARE DE TRIAGE AU CONCEPT DE PARC</b> .....	<b>30</b>
<b>5.3</b>	<b>LE « PARK AM GLEISDREIECK » AUJOURD’HUI</b> .....	<b>35</b>
<b>6</b>	<b><u>ACTE 1 : LA FRICHE / SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES ET PARTICIPATION CITOYENNE</u></b> .....	<b>39</b>
<b>6.1</b>	<b>SITUATION : LA FRICHE</b> .....	<b>39</b>
<b>6.2</b>	<b>PROCESSUS : ANALYSE DIACHRONIQUE</b> .....	<b>39</b>
6.2.1	MOBILISATIONS CITOYENNES.....	39
6.2.2	PARTICIPATION CITOYENNE .....	41
6.2.2.1	QUESTIONNAIRE .....	41
6.2.2.2	DIALOGUE EN LIGNE .....	42
6.2.2.3	ATELIERS PARTICIPATIFS .....	43
<b>6.3</b>	<b>DISCUSSION</b> .....	<b>45</b>
<b>6.4</b>	<b>CONCLUSION INTERMÉDIAIRE</b> .....	<b>46</b>
<b>7</b>	<b><u>ACTE 2: PARK AM GLEISDREIECK / UNE COUTURE URBAINE</u></b> .....	<b>48</b>
<b>7.1</b>	<b>SITUATION: LE PARC</b> .....	<b>48</b>
<b>7.2</b>	<b>PARC URBAIN: ANALYSE SYNCHRONIQUE</b> .....	<b>49</b>

7.2.1	FORME URBAINE.....	49
7.2.1.1	VÉGÉTATION.....	50
7.2.1.2	MOBILIER URBAIN.....	52
7.2.2	LISIBILITÉ .....	67
7.2.2.1	LES VOIES.....	67
7.2.2.2	LES LIMITES .....	68
7.2.2.3	LES QUARTIERS.....	69
7.2.2.4	LES NŒUDS .....	70
7.2.2.5	LES POINTS DE REPÈRES.....	70
7.2.3	COUTURE URBAINE .....	73
<b>7.3</b>	<b>DISCUSSION .....</b>	<b>76</b>
<b>7.4</b>	<b>CONCLUSION INTERMÉDIAIRE .....</b>	<b>77</b>
<b>8</b>	<b><u>ACTE 3 : URBAINE MITTE / UN NOUVEAU CENTRE VERT.....</u></b>	<b><u>79</u></b>
<b>8.1</b>	<b>SITUATION : CENTRALITÉ VERTE .....</b>	<b>79</b>
<b>8.2</b>	<b>CENTRALITÉ URBAINE : ANALYSE PROSPECTIVE.....</b>	<b>80</b>
8.2.1	ATELIERS PARTICIPATIFS .....	80
8.2.2	DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE .....	82
<b>8.3</b>	<b>DISCUSSION .....</b>	<b>87</b>
<b>8.4</b>	<b>CONCLUSION INTERMÉDIAIRE .....</b>	<b>88</b>
<b>9</b>	<b><u>DISCUSSION .....</u></b>	<b><u>89</u></b>
<b>10</b>	<b><u>CONCLUSION .....</u></b>	<b><u>91</u></b>
<b>11</b>	<b><u>BIBLIOGRAPHIE.....</u></b>	<b><u>93</u></b>
<b>12</b>	<b><u>ANNEXES .....</u></b>	<b><u>100</u></b>
12.1	INTERVIEW / GRILLE DE QUESTIONS.....	100
12.2	PLAN DU PARC .....	101
12.3	IMAGES DE RÉFÉRENCE .....	102

# 1 Liste des figures, photos, tableaux et cartes

CARTE 1 : SITUATION DU PARC ET DES STATIONS DE MÉTRO (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	37
CARTE 2 : DIVERS TYPES DE VÉGÉTATION SUR LE SITE DU PARC (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	50
CARTE 3 : MATÉRIALITÉ DES SOLS ET CHEMINEMENTS (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	53
CARTE 4 : DISTRIBUTION ET COLORIMÉTRIE DES BANCS ET ASSISES (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	56
CARTE 5 : SIGNALÉTIQUE DANS LE PARC (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	58
CARTE 6 : TRAME LUMINEUSE (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	60
CARTE 7 : PLACES ET ESPACES (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	63
CARTE 8 : ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	65
CARTE 9 : LISIBILITÉ DU PARK AM GLEISDREIECK (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	71
CARTE 10 : LE PARC EN TANT QUE COUTURE URBAINE (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	74
CARTE 11 : SCHÉMA D'INTÉGRATION DE LA URBAINE MITTE DANS LA TRAME EXISTANTE DU PARC (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	83
CARTE 12 : UNE NOUVELLE DYNAMIQUE (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS).....	85
FIGURE 1 : DIMENSIONS DE LA QUALITÉ URBAINE (DA CUNHA ET GUINAND, 2014) .....	24
FIGURE 2 : LA QUALITÉ URBAINE SELON LES PRINCIPES STRATÉGIQUES DU DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE SELON DA CUNHA (2015) .....	26
FIGURE 3 : TRAMES VERTE ET BLEUE DE LA VILLE DE BERLIN PRÉSENTÉES DANS LE CADRE DE LA DOCUMENTATION POUR LE CONCOURS D'IDÉES (MODIFIÉ SELON SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, 2005).....	29
FIGURE 4 : LA QUALITÉ URBAINE COMME SYSTÈME D'INTERRELATIONS SELON DA CUNHA ET GUINAND (2014).....	30
FIGURE 5 : GARES HISTORIQUES HORS DE LA VILLE DE BERLIN, 1875 (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, 2005)....	30
FIGURE 6 : DÉVELOPPEMENT DE LA GARE GLEISDREIECK (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, 2005).....	31
FIGURE 7 : PLANIFICATION D'UNE BRETELLE AUTOROUTIÈRE (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG.....	33
FIGURE 8 : LIGNE DU TEMPS DU PROJET « GLEISDREIECK » (PFALLER, 2019).....	35
FIGURE 9 : CARTE DE SITUATION DU SITE GLEISDREIECK AUJOURD'HUI (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : GEOPORTAL BERLIN) .	36
FIGURE 10 : ZONES CIBLÉES POUR LES QUESTIONNAIRES DANS LE CADRE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE (KLAPHAKE, MAHLKE, PIESCHEL, & SCHRÖDER, 2005) .....	41
FIGURE 11 : LES DEUX PARTIES DU PARC (PFALLER, 2019 ; FOND DE CARTE : UNILGIS) .....	48
FIGURE 12 : IMAGE DE RÉFÉRENCE POUR LE FUTUR QUARTIER URBAINE MITTE (ORTNER&ORTNER DANS URBAINE MITTE, S. D.) .	79
FIGURE 13 : LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC RENSEIGNÉ SUR LE TYPE D'ACTIVITÉ PRATiqué DANS CET ESPACE (SOURCE : GEHL, 2010, 35).....	83
PHOTO 1 : LA PLAQUE TOURNANTE HISTORIQUE SUR LE SITE MUSÉAL (PFALLER, 2019).....	37
PHOTO 2 : LE CHÂTEAU D'EAU ET UNE CHEMINÉE DE L'ANCIENNE GARE DE TRIAGE SUR LE SITE MUSÉAL, VISIBLES DEPUIS QUELQUES LOCALISATIONS SUR LE TERRAIN D'ÉTUDE (PFALLER, 2019) .....	37
TABLEAU 1 : CANEVAS DE GRILLE D'ANALYSE POUR PROCÉDER À LA COMPARAISON DES ÉLÉMENTS DEMANDÉS DANS LE CADRE DU PROCESSUS PARTICIPATIF EN AMONT DU CONCOURS POUR L'ÉLABORATION D'UN CONCEPT DE PARC (PFALLER, 2019, ADAPTÉ SELON BÜRGERINITIATIVE WESTTANGENTE, S.D. ; KLAPHAKE ET AL., 2005 ; RIEDEL, HAGEDORN, & VAN AAKEN, 2005))...	9
TABLEAU 2 : GRILLE D'ANALYSE (PFALLER, 2019) .....	13
TABLEAU 3 : LES CINQ COMPOSANTES DE LA LISIBILITÉ SELON LYNCH (1976).....	22
TABLEAU 4 : GRILLE DE COMPARAISON DES DEMANDES CITOYENNES DANS LE CADRE DES TROIS PHASES PARTICIPATIVES (PFALLER, 2019).....	45

## 2 Liste des abréviations

BIW	Bürgerinitiative Westtangente
BuGa	Bundesgartenschau
CIAM	Congrès Internationaux d'architecture moderne
EIM	EisenbahnImmobilienManagement-Gesellschaft
IG / AG	Interessensgemeinschaft / Aktionsgemeinschaft
OPQU	Office professionnel français de qualification des urbanistes
SE	Services écosystémiques

## 3 Introduction

### 3.1 Contexte

La croissance des villes perpétuelle depuis la révolution industrielle en parallèle à l'émergence du mouvement durabiliste pendant la seconde moitié du XXème siècle pose de nouveaux défis aux concepteurs urbains d'aujourd'hui et pour la planification territoriale de l'avenir. Avec l'accroissement des villes, les formes héritées du passé sont intégrées dans la nouvelle grammaire urbaine et perdent peu à peu leur usage initial. L'abandon d'anciens sites industriels et ferroviaires a créé des espaces libres de toute affectation, des non-lieux que les autorités (re-)découvrent pour dynamiser le tissu urbain. La reconversion de ces friches (industrielles, ferroviaires, etc.) joue dès lors un rôle important dans l'aménagement des villes contemporaines (Cassaigne, 2009: 9). Malgré la place privilégiée que les friches occupent en milieu urbain, cela ne suffit souvent pas pour enclencher une réaffectation du site. L'intention de la transformation est de redonner à un terrain laissé à l'abandon une nouvelle vocation et d'assurer sa réintégration dans le tissu urbain (Rey, 2012). Riboulet (1998) promeut une réflexion similaire : « *la ville [...] requiert à la fois une cohésion interne et la capacité de s'étendre et de se transformer sans rompre cette cohésion. [...] C'est cette question que cherche à résoudre toute composition urbaine. La moindre démarche d'aménagement présuppose cette volonté non dite de recomposition cohérente d'un espace le plus souvent disloqué, hétéroclite [...]* » (pp. 40-41).

Depuis la charte d'Aalborg en 1994, les aménageurs sont invités à penser la ville de demain en respectant les principes de développement urbain durable et en limitant l'étalement urbain. Bien que les changements des formes des villes aient toujours existés, le projet urbain s'efforce de s'intéresser au passé – pour la première fois dans l'histoire du développement urbain - pour construire aujourd'hui la ville de demain. Cette morphogenèse des territoires engendre aussi une réflexion sur la multifonctionnalité des espaces. La recherche d'un équilibre entre densification et espaces ouverts suffisants est l'un des défis de l'urbanisme contemporain. Ce sont d'ailleurs deux objectifs, à première vue antagonistes, de l'écourbanisme, un mouvement d'aménagement urbain qui plaide en faveur d'une planification judicieuse du territoire (Da Cunha, 2005b: 177-178). Dans le cadre de ce nouveau paradigme, l'enjeu n'est pas de faire *tabula rasa*, mais « *de « re-concevoir » les formes existantes* » (id. : 179).

L'urbanisme répond à deux grands enjeux qui sont d'ordre temporel et spatial. Jourdan cite l'office professionnel français de qualification des urbanistes (OPQU) pour remettre en contexte ces deux aspects: « *l'urbanisme est une pratique spécifique qui a comme objet de proposer une organisation réfléchie et responsable des espaces naturels, ruraux, urbains dans le respect de l'intérêt général et de la recherche d'équilibres territoriaux. [...] L'urbanisme étudie les enjeux dans la durée [...] Il met en évidence*

*les choix possibles d'occupation et d'usage de l'espace pour le court, le moyen et le long terme* » (OPQU, 1998, 1 dans (Jourdan, 2014: 55).

Il est aujourd'hui impensable de réaliser un projet urbain sans tenir compte de la dimension temporelle. La « *triplicité du temps* » à savoir passé, présent et futur, comme mentionné par Ricoeur dans *Temps et Récit*, est étroitement liée à la création cohérente d'un projet dans la durée et dans la forme (Chesneaux, 2001; OPQU, 1998 :1 dans Jourdan, 2014: 55).

L'espace public reprend alors de l'importance dans les politiques d'aménagement contemporaines suite à la période moderniste lors de laquelle la croyance inégalée en la technologie, notamment grâce à la démocratisation de l'automobile, structurait le développement urbain. Par conséquent, une nouvelle manière d'aborder la planification urbaine se met en place, focalisée davantage sur le piéton et le contact social.

Par le moyen des politiques publiques, il est possible de mettre en œuvre la conception d'espaces de rencontre sous de multiples formes en aménageant les « vides » des villes : places et squares réaménagés, création ou requalification d'espaces verts afin de répondre à des demandes citoyennes de nature en ville, promenades au bord de l'eau, rues piétonnes, etc.

De façon similaire, les espaces verts sont redécouverts comme espaces pouvant apporter de multiples bénéfices à la communauté urbaine. Ces services écosystémiques fournis par la végétation urbaine font office de recherches multiples, notamment dans le cadre de la planification urbaine (Mehdi, Weber, Di Pietro, & Selmi, 2017).

Berlin, capitale de la république fédérale de l'Allemagne, est un exemple flagrant d'une ville où pléthore de programmes de requalification et/ou transformation de non-lieux font apparition. La ville se démarque d'un côté par son histoire mouvementée et de l'autre par un grand militantisme citoyen (Rosol, 2010 : 551) pour les espaces ouverts (notamment pour le Tempelhofer Feld, ancien aéroport transformé finalement en parc grâce aux protestations citoyennes contre un projet de densification). La requalification du « Gleisdreieck », ancienne friche ferroviaire, est un exemple phare de l'implication citoyenne, une démarche qui déclencha le changement de son affectation. L'histoire de ce bout de terrain remonte au début de la révolution industrielle, lorsque cet espace fut encore une gare de triage aux portes de Berlin. Avec l'agrandissement de la ville puis les deux guerres mondiales et les avancées technologiques, l'espace en question voit sa fonction primaire dégradée puis est laissé à l'abandon. Divers projets sont alors proposés, en concordance avec les tendances urbanistiques des différentes époques, et refusés systématiquement par la population qui imagina une autre vocation à ce territoire déjà fortement fréquenté par les habitants des quartiers avoisinants dès l'abandon de ses fonctions (Bauer, 2019a ; Rheinländer, 2019).

Ce qui rend l'espace en question intéressant est la manière dont le projet de développement a été abordé. Bien que les politiques aient eu leurs propres représentations de l'évolution du terrain, ce sont finalement les citoyens qui sont à l'origine du projet de parc. Les idées récoltées lors de la phase participative furent traduites par des spécialistes de l'aménagement, plus précisément par l'atelier d'architecture et de paysage Loidl<sup>1</sup>. C'est cette participation citoyenne en amont de la réalisation du projet qui a su donner un caractère unique au parc (Endter, 2019).

Les aménagements prévus sur le secteur d'étude ne s'arrêtent pas à l'état actuel du parc, mais se prolongent dans le temps. Dans le cadre du développement urbain durable, les promoteurs ont élaboré un quartier d'activités mixtes - sans logements pour autant – qui sera réalisé d'ici 2026, aux abords du parc Ouest, à côté de la gare Gleisdreieck. La localisation favorable à proximité de la place de Potsdam et d'une multitude de gares de métro sont des conditions clés pour la promotion d'un tel projet. D'autant plus que le site accueillera dans un futur plus lointain une nouvelle bretelle de métro Nord-Sud qui traversera le parc Ouest et dont un arrêt viendra se greffer sur la gare Gleisdreieck existante. Il implique donc de s'intéresser aux effets de ce nouveau projet sur l'espace vert déjà existant.

L'objectif de ce travail est donc l'analyse de la transformation morphologique du site sur la durée totale du projet urbain Gleisdreieck. L'intérêt principal est de définir les stratégies adoptées par les promoteurs du projet lors de chaque étape et les fonctions mises en avant pour chaque moment-clé pour la promotion d'un parc urbain sur le site d'une ancienne friche ferroviaire. Effectivement, nous convenons qu'il est possible d'appliquer « *les « bonnes règles du projet urbain » [...] au projet des espaces verts* » (Piroddi & Colarossi, 1991 : 362)

Un premier aperçu de l'historique du site nous confronte à la complexité de son évolution, depuis la cesse des activités ferroviaires au parc aujourd'hui et finalement jusqu'à la création d'une nouvelle centralité à l'avenir. Afin de développer un projet cohérent dans le temps, les initiateurs ont adopté une démarche de projet urbain, compte tenu du potentiel évolutif du territoire et des implications multiples des acteurs.

### 3.2 Problématique et question de recherche générale

L'urbanisme lie territoire et histoire. Des éléments du passé d'un territoire influent sur la forme que nous observons aujourd'hui<sup>2</sup>, d'où la raison de s'intéresser au projet urbain. Étant donné que le concept du projet urbain traduit le principe de l'évolution d'un territoire passé vers une nouvelle forme d'espace urbain dans le futur, il ne serait pas suffisant de ne considérer que l'état actuel du site. Le territoire

---

<sup>1</sup> Site internet du projet « Park am Gleisdreieck » :

Ostpark : <https://atelier-loidl.de/de/gleisdreieck-ostpark-und-flaschenhals,-berlin>

Westpark : <https://atelier-loidl.de/de/gleisdreieck-westpark-berlin>

<sup>2</sup> Sauf si lesdits territoires ont été victimes de la démarche de *tabula rasa* prônée lors de l'aire de l'urbanisme fonctionnaliste. A noter que des débats sont toujours d'actualité autour de l'héritage architectural moderne et son statut de patrimoine, comme le démontre bien la première phrase de la présentation de l'émission Haute Définition sur la RTS : « *L'architecture moderne a-t-elle sa place au panthéon du patrimoine mondial de l'Unesco?* » (RTS, 2011).

aujourd'hui sert de socle aux planifications dans le futur. C'est pour cela que le passé, l'état présent et la planification future du parc seront le fil conducteur et les étapes clés de ce travail.

Le paradigme de l'urbanisme durable traite précisément de la question de la planification de la ville dans un contexte de transmission des ressources actuelles aux générations futures : « *Héritage des générations passées, ressource des générations présentes et futures, la ville est dans sa substance et dans ses qualités (symboliques, culturelles, écologiques, etc.) le patrimoine commun des générations futures à l'égard desquelles nous contractons une dette de transmission* » (Da Cunha, 2005c : 21).

La compréhension du territoire du passé pour mettre en valeur le patrimoine pour les projets à venir est essentielle pour créer un projet cohérent, dans le temps et dans son essence.

Le projet de longue durée Park am Gleisdreieck répond bien aux questionnements sur l'aménagement du territoire présent.

La transformation fonctionnelle dans un premier temps de l'ancienne friche ferroviaire est similaire aux nombreuses autres friches apparues après la désindustrialisation. L'émergence de mouvements citoyens pour des causes multiples dans les années 1970 concerne également des questions urbaines axées autour d'une revendication de justice sociale, de questions environnementales, de contestations de pouvoir (Rosol, 2010 : 551). La friche ferroviaire Gleisdreieck fut également un objet de manifestations citoyennes, recherchant notamment le maintien de la nature sur le site et la valorisation des espaces verts en milieu urbain. Des négociations complexes en faveur d'un parc urbain suivirent à posteriori.

Quelques décennies après la concrétisation de l'idée de parc, le projet abouti s'intègre aujourd'hui dans la trame urbaine et sert autant de lieu de détente et de passage aux usagers et habitants des quartiers que de continuité verte à une échelle plus large.

Dans un futur proche, le parc Est est à nouveau amené à changer de visage. Le projet de densification majeur prévu à proximité du site s'inscrit dans le cadre des délibérations qui eurent lieu lors des négociations en matière de droits à bâtir entre la ville de Berlin et les propriétaires des terrains constructibles. Cette densification s'inscrit dans une démarche de développement durable. La question de l'intégration des constructions prévues dans la trame existante en est le reflet.

En tenant compte des éléments précédents, le projet de développement de l'ancienne friche ferroviaire Gleisdreieck est une composante importante dans la création de la ville et il s'inscrit dans une dynamique spatio-temporelle particulière. Ce qui nous intéresse dans ce travail est l'évolution de l'ancienne friche dans le temps en détaillant les transformations du site.

Afin de comprendre la forme actuelle du parc, il importe de s'intéresser au passé. « *Il faut toujours analyser comment elle [la forme] a été produite, le mode selon lequel elle a été produite.* » (Riboulet, 1998 : 53) C'est pour cela que nous nous intéresserons à la partie historique du terrain dans un premier

temps, puis au processus participatif qui a finalement mené à la forme présente du parc et qui prévoit également l'implantation de la Urbane Mitte (Milieu Urbain), la nouvelle centralité urbaine à proximité du parc : « *construire le projet revient à imaginer et à faire partager une image de ce que pourrait être le futur d'un espace.* » (Jourdan, 2014 : 57).

Pour le travail de ce cas d'étude, nous nous sommes orientés en fonction de l'axe temporel et avons décomposé l'analyse en trois actes, trois temporalités qui acquittent à chaque fois le parc d'un nouvel objectif à remplir. La première étape est définie par les idées qui se sont mises en place pour militer pour la création d'un parc. La seconde phase concerne l'état actuel du site sous la forme de parc et la manière dont ce parc s'intègre dans le tissu urbain. Finalement, la dernière étape est axée autour de l'intégration d'un projet de densification d'envergure considérable dans le périmètre rapproché du parc.

Il est donc intéressant de déconstruire chaque étape clé et de démontrer la capacité de transformation morphologique des territoires à chaque temporalité dans le cadre d'un projet urbain de requalification d'une ancienne friche dans le temps. En d'autres termes, **quelles sont les caractéristiques du site en termes de fonctions urbaines à chaque étape clé dans le cadre de la requalification de l'ancienne friche ferroviaire Park am Gleisdreieck à Berlin ?**

### 3.3 Cadre théorique et méthodologie

La partie précédente présente la dynamique dans lequel se situe ce travail. Il s'agit de déterminer les objectifs poursuivis à chaque étape du projet dans le cadre d'un renouvellement urbain, dans un paradigme d'urbanisme durable.

Afin de saisir l'enjeu particulier des espaces hérités, nous ferons en premier lieu un bref retour sur l'histoire de l'évolution des villes européennes en général, depuis la révolution industrielle, premier réel événement d'étalement urbain, jusqu'à la ville contemporaine. Un bref parcours de quelques éléments théoriques qui serviront de base à notre travail de recherche cloront cette première partie de mise en contexte. Pour ce faire, une analyse de la littérature existante de la dimension historique des villes et des sujets urbanistiques contemporains sera réalisée.

La mise en contexte du projet urbain Park am Gleisdreieck suivra la partie théorique susmentionnée. Une ligne du temps du projet urbain en trois temps, qui sera l'axe de lecture de ce travail, sera construite grâce à la documentation en ligne sur le projet en question.

La partie analytique sera composée de trois actes, trois temps du projet urbain, suivant les trois phases substantielles qui seront présentées dans la partie suivante. Chaque étape de la morphogenèse du

territoire sera illustrée par une autre lecture de terrain, respectivement historique, morphologique et prospective pour déterminer la fonction urbaine à chaque phase.

Le **premier acte** traite de l'évolution du site Park am Gleisdreieck depuis son délaissement en état de friche jusqu'à la participation citoyenne et le contexte dans lequel il s'inscrit dans la ville de Berlin. Plus précisément, nous nous focaliserons sur les implications citoyennes pour, en premier lieu, défendre l'espace vert délaissé et, dans un second temps, la participation des citoyens dans le cadre de la conception du parc. Nous déterminerons à travers cette analyse diachronique la valeur que l'espace de friche a à ce moment-là pour la collectivité sous l'angle des **services écosystémiques** qu'apportent les espaces verts à la société. Les analyses traitant des divers services écosystémiques rendus par les espaces verts sont multiples (Gómez-Baggethun & Barton, 2013 ; Mehdi et al., 2017) ; dans ce cas d'étude, il s'agira de définir les services écosystémiques qui seront mobilisés par le futur parc à travers une analyse des demandes citoyennes dans le cadre de la démarche participative.

Après une première analyse documentaire sur l'historique de la friche et les mobilisations citoyennes, l'étude sera approfondie pour identifier les contenus principaux demandés par la procédure de participation citoyenne.

Cet aspect sera déterminé grâce à une démarche comparative et compréhensive du contenu des trois documents réalisés après chaque démarche participative (A, B, C) en faisant un bilan des demandes des citoyens au moment de la participation et des éléments existants aujourd'hui dans le parc (Tableau 1). Ces éléments renvoient spécifiquement aux thématiques en lien avec les espaces verts :

Éléments demandés dans le cadre de la participation citoyenne = éléments existants dans le parc aujourd'hui	A	B	C
<i>*Demande/ souhait 1 en lien avec les espaces verts*</i>		x	
<i>*Demande/ souhait 2 en lien avec les espaces verts*</i>	x		x
<i>*Etc. *</i>			

Tableau 1 : Canevas de grille d'analyse pour procéder à la comparaison des éléments demandés dans le cadre du processus participatif en amont du concours pour l'élaboration d'un concept de parc (Pfaller, 2019, adapté selon Bürgerinitiative Westtangente, s.d. ; Klaphake et al., 2005 ; Riedel, Hagedorn, & van Aaken, 2005))

### Hypothèse (H1):

Les éléments défendus par les citoyens et citoyennes dans le cadre des mobilisations, puis de la participation, sont en lien avec les services écosystémiques apportés par la friche (et par extension par le futur parc) à la population.

### Sous-questions :

(SQ1.1) Quel évènement enclencheur était à l'origine des mobilisations citoyennes pour la défense de l'ancienne gare de triage Gleisdreieck ?

(SQ1.2) Quelles revendications majeures en termes de composantes de l'espace vert apparaissent principalement dans la participation citoyenne ?

Nous pourrions de ce fait définir les services écosystémiques que l'espace vert du futur parc pourra remplir selon les démarches participatives.

Une analyse qualitative de la documentation existante urbanistique et historique sera l'approche choisie en amont, suivie d'une analyse comparative entre ces documents et l'état actuel du parc. Afin d'avoir une vision complète du développement du projet de parc, des interviews exploratoires avec des acteurs impliqués depuis le début compléteront la documentation existante.

Le **deuxième acte** concerne l'état actuel du parc et son inscription dans l'espace. A travers une analyse synchronique de la matérialité de l'espace dans un premier temps, puis de la détermination de sa lisibilité dans un second temps, il sera possible de rendre compte de la fonction de **couture urbaine** du parc. La qualité urbaine, thématique phare de l'urbanisme contemporain, guidera la réflexion.

Da Cunha et Guinand (2014a : 39) définissent la qualité urbaine dans ses dimensions analytiques comme l'interrelation entre les qualités formelle, fonctionnelle et environnementale dont l'intersection renseigne sur la qualité des usages et des ambiances. Dans ce cadre-ci, nous nous focaliserons uniquement sur la dimension formelle du parc - sans pour autant nier l'existence des autres composantes – étant donné qu'un travail conséquent a été réalisé sur le design urbain afin d'en faire un lieu identitaire (Grosch & Petrow, 2015).

Ce qui nous intéresse dans ce travail est la *morphologie urbaine*, la *forme urbaine*. Dans le cadre de cette recherche, nous nous pencherons sur le design urbain comme outil de la « *morphologie et de la composition urbaine* » qui construit le territoire (Da Cunha & Guinand, 2014a : 41). A. Lévy (2005 : 27) averti le lecteur attentif que la morphologie urbaine ne peut pas être simplement réduite à une description de la forme, mais qu'elle doit être expliquée dans son contexte. De ce fait, l'étude ci-présente déduit la fonction liante du parc à travers l'analyse de sa forme, autant par son design urbain que par la « *forme des tissus urbains* » (Panerai & Langé, 2001 dans A. Lévy, 2005 : 31).

Il importe de préciser que les aspects formels qui seront traités dans cette analyse peuvent être départagés en deux groupes majeurs qui sont les deux composantes principales d'un parc, à savoir les éléments d'ordre anthropique (mobiliers urbains) et le végétal, qui serviront d'indicateur de la qualité urbaine du parc. C'est d'ailleurs Baziz et Chabbi-Chemrouk (2014) qui postulent que le végétal est un support de signalétique en ville, d'où l'intérêt de lier le végétal à la ville. Comme le dit Lynch, l'objectif de l'observation des objets physiques permet de « *découvrir le rôle de la forme en elle-même* » car « *dans*

*l'urbanisme actuel, il faudrait utiliser la forme pour renforcer la signification et non pour la nier* » (Lynch, 1976 : 53-54).

Suite à la détermination des composantes matérielles du parc, nous nous prêterons à l'exercice de la lisibilité du terrain *in situ*. Effectivement, la lisibilité est déterminante de la capacité à « *organiser [les éléments] en un schéma cohérent* » (id. : 3). En se rendant sur le terrain d'étude, il s'agira alors de spécifier comment le végétal et le mobilier urbain participent à la lisibilité et à la structuration du parc selon les cinq éléments de l'imagibilité de la ville énoncés par Lynch (id. : 53) : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère.

Il implique de signaler que l'approche testée par Lynch est subjective, étant donné que le point de vue dépend de l'angle de recherche appliqué par le chercheur. Dans ce cas précis, il convient de considérer le point de vue d'un piéton cherchant à s'orienter dans le parc selon les formes urbaines qui s'offrent à lui.

Les formes, la lisibilité puis la fonction de couture urbaine seront donc illustrés sur des supports cartographiques pour appuyer l'hypothèse et les questions de recherche ci-dessous.

### **Hypothèse (H2) :**

L'agencement des éléments végétaux et minéraux peut former des ensembles qui permettent de définir la lisibilité et donc la fonction de couture urbaine du parc.

### **Sous-questions :**

(SQ 2.1) Comment les éléments végétaux et minéraux sont-ils distribués sur le site ?

(SQ 2.2) Comment peut-on regrouper ces éléments pour qu'ils puissent renseigner sur la fonction de couture urbaine du parc ?

A la fin de cette partie, nous pourrons définir en quoi la construction du parc permet de démontrer sa fonction de couture urbaine.

La visite du terrain, complétée par les entretiens exploratoires et la documentation cartographique existante, permet de contextualiser les premières réflexions. La volonté de rester un observateur passif durant toute la procédure analytique réside également dans le fait qu'une enquête qualitative approfondie sur les souhaits des usagers quant aux fonctions attendues du parc a été menée en amont de la conception du Park am Gleisdreieck grâce à une démarche participative en 2005.

Le **dernier acte** du projet urbain traite de l'état futur du parc, ceci concernant particulièrement la nouvelle centralité urbaine appelée « Urbane Mitte », prévue en bordure du parc Ouest. Le projet devant répondre aux exigences du propriétaire, notamment en lien avec une surface brute de plancher importante et une densité élevée, il s'agit de réfléchir à l'intégration de ce nouvel espace à proximité du site du parc. Étant donné que le projet s'inscrit dans une logique de densification et de requalification

d'un vide urbain entre autres, le paradigme du développement urbain durable peut être appliqué. La nécessité de réfléchir à l'intégration de ce nouveau quartier dans la trame existante relève de l'exigence de créer une **continuité des espaces** (Piroddi & Colarossi, 1991 : 361).

Le paradigme d'analyse que nous emploierons pour cette dernière partie est celle de la qualité urbaine, dans le cadre de l'urbanisme durable cette fois-ci. Dans ce cadre-là, la qualité urbaine se situe au centre des préoccupations de six principes stratégiques généraux poursuivis par les urbanistes depuis environ le début du XXIème siècle. Ces principes se démarquent radicalement des principes formulés dans le cadre de l'urbanisme fonctionnaliste (Emelianoff, 2002, 2004 ; Bochet et Da Cunha, 2003 ; Ghorra-Gobin, 2006 ; Salat, 2011 dans Da Cunha, 2015). Parmi ces six principes présentés par Da Cunha (Da Cunha, 2015 : 12), à savoir densifier, agencer les centralités et favoriser la mixité, intégrer les politiques des transports et de planification spatiale, l'écogestion des ressources, le développement des équipements et des services publics, valoriser les espaces publics, nous faisons le choix de nous focaliser uniquement sur cette dernière dimension concernant la valorisation des espaces publics. Cette décision s'ancre dans la déclaration qu'une « *ville intégrée* » se caractérise par « *la continuité, [...] la cohésion d'ensemble, [...] l'étroite relation spatiale entre édifices et aires publiques non bâties* » (Piroddi & Colarossi, 1991 : 358). Comme pour le deuxième acte, nous nous focalisons sur l'espace public sans pour autant nier l'existence des autres dimensions de la qualité urbaine.

### **Hypothèse (H3):**

Selon le paradigme du développement urbain durable, les espaces publics créeront les liens entre le parc et le projet s'insérant à proximité du parc.

### **Sous-questions :**

(SQ3.1) Comment ces espaces publics créeront-ils des liens entre le nouveau quartier et le parc ?

(SQ3.2) Comment ces mesures se répercuteront-elles sur l'ensemble du système du parc, notamment en lien avec la fonction de couture urbaine qui a été analysée dans la partie précédente ?

Cette partie finale nous permettra de proposer une analyse prospective de la dimension intégrante du projet dans le tissu existant et les interactions possibles entre le parc et la nouvelle centralité.

L'analyse urbanistique prospective se base sur la documentation existante du projet futur et sera accompagnée de cartes illustratives pour expliquer les concepts définis.

L'enjeu est de comprendre la manière dont le projet s'insérera dans le parc et non pas l'étude du projet en lui-même. Cette étape permettra de vérifier en quoi les objectifs proposés dans le projet Urbane Mitte répondent à une logique urbanistique dans la perspective de l'urbanisme durable.

L'axe de lecture du travail évolue dans une dynamique spatio-temporelle. Le temps est le fil conducteur majeur. Nous retracerons effectivement l'évolution du terrain dans le temps en commençant par le passé

1qui est suivi par l'état actuel du parc jusqu'à la prospective future du parc. En parallèle à cela, le rayon d'influence du terrain s'agrandit avec le temps. La grille de lecture ci-dessous résume le design de recherche appliqué à ce travail (Tableau 2) :

Temporalité	Fonction urbaine du site	Littérature principale
Acte 1 : Passé / friche	Service écosystémique	Gómez-Baggethun & Barton, 2013 Mehdi et al., 2017
Acte 2 : Présent / parc	Couture urbaine	Baziz & Chabbi-Chemrouk, 2014 Da Cunha & Guinand, 2014 Lynch, 1976
Acte 3 : Futur / nouvelle centralité	Élément liant	Da Cunha, 2015 Gehl, 2010 ; Gehl & Svarre, 2013 Piroddi & Colarossi, 1991

Tableau 2 : grille d'analyse (Pfaller, 2019)

Plusieurs visites du terrain d'étude ont été réalisées entre le 7 et le 19 mars 2019. Les 12 et 19 mars le matin, les 8 et 17 à midi, les 7 et 11 l'après-midi, les 7 et 9 le soir.

Le musée, qui fait partie du parc dans la mesure où il possède encore quelques vestiges du temps datant de la période quand le site était encore la gare de triage, a été visité le 14 mars.

Les entretiens exploratoires<sup>3</sup> ont été réalisés les :

- 11 mars avec M. David Endter, gérant du parc, dans les locaux de la gérance du parc (Poststellwerk au sein du parc).
- 15 mars avec M. Matthias Bauer, architecte. Il faisait partie des mouvements citoyens qui s'engageaient en faveur du parc et plus tard du groupe de citoyens qui participaient à la réalisation du projet de parc. Il est citoyen engagé dans le comité de suivi du parc et éditeur du blog Park am Gleisdreieck. Le rendez-vous était fixé dans le parc.
- 18 mars avec M. Norbert Rheinländer, architecte, l'un des membres fondateurs de l'Initiative Westtangente. L'entretien s'est déroulé dans son bureau d'architecture.

<sup>3</sup> Pour le questionnaire, voir « Annexes »

## 4 Concepts mobilisés

### 4.1 (R)évolutions urbaines

L'urbanisme peut être considéré comme le processus qui décrit la production ou le changement de la forme physique de la ville (Tribillon, 2009 : 3). La forme des villes telle que nous la percevons aujourd'hui est intrinsèquement liée à l'histoire de ces dernières et est par ailleurs le reflet des modes de vie des sociétés qui ont conçu la forme urbaine à certaines époques (Phalip, 2018 : 12). C'est notamment la révolution industrielle qui amorce la transformation profonde de la morphologie des villes puis qui fera également émerger des réflexions urbanistiques qui évolueront dans le temps.

#### 4.1.1 XIX<sup>ème</sup> siècle : ville industrielle et pensées pré-urbanistes

Le XIX<sup>ème</sup> siècle est marqué par la révolution industrielle, par un développement industriel et urbain fulgurant où progrès technologiques et croissance démographique s'amplifient mutuellement. Ces phénomènes sont majoritairement ressentis dans les villes étant donné que la main d'œuvre – abondante – s'installe à proximité des industries qui sont situées en milieu urbain, « *un développement urbain sans précédent* » (Choay, 2014 : 10). Le territoire urbain se développe au-delà des limites physiques des murs de fortification médiévales qui ont jusque-là cadré les processus d'urbanisation. L'essor du capitalisme, autre grande tendance qui se déploie lors de cette période, agit également sur l'intensification des moyens de communication, notamment le rail. Tous ces éléments réunis annoncent la transformation des sociétés et des formes urbaines préexistantes (Pacione, 2009 : 47 ; Choay, 2014 : 11).

C'est donc dans un contexte de croissance urbaine chaotique que certains penseurs de l'urbain s'exercent à mettre de l'ordre dans la forme urbaine, principalement pour répondre aux conditions d'hygiène déplorables dans les villes industrielles. Ildefonso Cerdà, par exemple, conçoit l'extension de Barcelone en 1860 sous forme d'îlots rectangulaires réguliers. En même temps, le baron Haussmann amorce la transformation de Paris en agissant massivement sur les structures existantes de la ville. La création de grandes percées et d'un certain nombre de places atteste encore aujourd'hui de l'envergure de ces travaux (Merlin, 2018; Pinson, 2009).

Avec ces changements rapides, deux grandes pensées opposées émergent, les modèles progressiste et culturaliste (ibid.). Le premier se définit par une croyance omniprésente dans la technologie et le progrès qu'elle peut amener à la société tandis que le second dénonce la ville industrielle et son détachement de la culture.

#### 4.1.2 XX<sup>ème</sup> siècle : 1900-1960 : ville moderne et pensées urbanistiques

Au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle, les spécialistes de l'urbain s'approprient la discipline de l'aménagement du territoire. Les deux mouvements majeurs qui se sont développés autour des années 1850 se perpétuent encore avec l'amorce du nouveau siècle, mais ce sera finalement le courant progressiste qui parviendra

à s'imposer comme pensée majeure à partir de l'entre-deux guerres, en proliférant le concept de modernité (Choay, 2014 : 32-33)<sup>4</sup>. Les modernistes, représentés par le mouvement progressiste, comptent transformer en profondeur le tissu urbain en adoptant des méthodes de constructions modernes voire nouvelles afin d'« oublier les années sombres de la guerre », contrairement aux culturalistes qui proposent de « renouer avec l'histoire » (Duarte & Seigneuret, 2011 : 81).

Les principes propres à la doctrine progressiste furent concrétisés à travers la Charte d'Athènes en 1933, dans le cadre des Congrès Internationaux d'architecture moderne (CIAM)<sup>5</sup> et se matérialisent sous une nouvelle forme urbaine basée sur « la croyance dans le progrès technique et scientifique » (Baud, Bourgeat, & Bras, 2013 : 82). Cette idéologie se démarque par l'idée de conception urbaine faisant *tabula rasa* des formes existantes, de l'édification de grands ensembles et de la séparation des fonctions à travers une division des espaces en zones (Baud et al., 2013 : 103 ; A. Lévy, 2005 : 41 ; Mangin & Panerai, 1999 : 7).

La fonction de l'espace est donc plus importante que la forme donnée à la ville (Wall & Waterman, 2010). C'est notamment Le Corbusier qui définit les principes de la séparation des quatre fonctions de la ville : « habiter, travailler, circuler, se recréer » (Levy, 2009) pour une société nouvelle. Dans une préoccupation grandissante autour de l'hygiénisme et en parallèle à l'étalement urbain, les concepteurs urbains progressistes dé-densifient les espaces en restructurant la trame urbaine en zones bien définies (Cochard, 2017) afin d'« optimiser la circulation de l'air, l'accès au soleil et installer les édifices sur un support de nature, une étendue verdoyante » (Banzo, 2015 : 5) et de permettre à la population de bénéficier de la lumière du soleil et des espaces verts.

La création de la ville nouvelle se fera, d'après les modernistes, par l'agencement des pleins bâtis, ce qui aura pour conséquence la hiérarchisation de la voirie et la séparation des supports pour les différents types de déplacements. Ce nouvel agencement favorise le déplacement en automobile en délaissant simultanément l'espace public (Duarte & Seigneuret, 2011 : 81).

Parmi les architectes principaux ayant œuvré dans ce sens en Europe se trouvent Le Corbusier, Walter Gropius, Mies van der Rohe (Choay, 2014 : 31-32) ou encore Tony Garnier (id. : 36).

Suite au morcellement du territoire et aux aménagements unitaires partout dans le monde, « l'urbanisme moderniste, obnubilé par un espace universel et non contextualisé a échoué à créer les liens entre le bâti,

---

<sup>4</sup> Pour l'analyse subséquente des espaces publics, il est intéressant de se pencher sur le mouvement culturaliste avec comme personnalité tutélaire Camillo Sitte. Les adhérents à ce mouvement « [...] s'intéressent à la ville dans sa globalité constituée d'espaces, comme rapport entre bâtiments, rues et places, comme lieu de vie, de culture, comme lieu sensible pour ses habitants » (Phalip, 2018 : 71) et se rapprochent alors de la vision actuelle de l'aménagement qualitatif de l'espace.

<sup>5</sup> Les CIAM étaient des congrès organisés par les adhérents de l'urbanisme moderne et se sont tenus plusieurs fois entre 1928 et 1956 (Tribillon, 2009 : 68)

*la rue et les différentes composantes de la ville* » (Da Cunha & Guinand, 2014a : 42). Les conséquences négatives de ce type d'urbanisme ont finalement mené à un changement de paradigme.

#### 4.1.3 XXème et XXIème siècles : 1960-aujourd'hui : ville postmoderne et émergence de l'impératif durabiliste

La transformation territoriale de la ville de la seconde moitié du XXème siècle est tout d'abord marquée par une désindustrialisation initiée par le déclin des activités manufacturières au profit des activités tertiaires. De plus, suite à l'échec de l'urbanisme moderne de constituer une trame urbaine lisible dû à la séparation des fonctions et au manque de liens entre les pleins et les vides, l'urbanisme contemporain s'efforce de retrouver une suite logique dans l'agencement des espaces. En d'autres mots, l'héritage du modernisme se lit dans le morcellement du territoire urbain, autant par la séparation des fonctions que par les vides au sein même des villes créés par un développement urbain rapide : « *aires désaffectées, zones dégradées ou à l'abandon, vides urbains* ». (Piroddi & Colarossi, 1991 : 357 ; Tribillon, 2009 : 77).

Une modification profonde de la grammaire urbaine nécessitait une réflexion sur la structure de la ville en entier en réintégrant les espaces délaissés par l'urbanisme moderniste et en repensant les liens entre les divers constituants de la ville. Les mots d'ordre sont dès lors la ville compacte (versus ville étalée), le bien-être humain (versus cloisonnement), la mixité fonctionnelle (versus espaces monofonctionnels) et l'intégration de l'existant dans l'aménagement de la ville (versus *tabula rasa*) (ibid.).

Ce changement de la pensée urbanistique dans les années 1980 s'exprime notamment par des espaces publics comme des espaces dans lesquels la vie citadine prend place, et conduit par la suite à imposer un nouveau regard sur la manière d'appréhender ces espaces dans le tissu urbain (Da Cunha & Guinand, 2014b : 31 ; Tribillon, 2009 : 77). Piroddi et Colarossi décrivent cette nouvelle forme d'arrangements des espaces comme un phénomène de « *pluricentrisme distribué* » (1991 : 357). Le concept de ville « *passante* » de Mangin (2006), agréable à traverser selon des espaces ouverts à diverses ambiances, est la transcription sur le territoire de cette nouvelle recherche d'aménagement du territoire qu'est la qualité urbaine (Da Cunha & Guinand, 2014a : 41), une recherche de la ville intégrée (par opposition à la ville sectorielle moderne) (Piroddi & Colarossi, 1991 : 358).

Comprenant que l'espace public est l'élément structurant de la ville (Duarte & Seigneuret, 2011 : 89; Piroddi & Colarossi, 1991 : 358), une attention particulière doit être portée à son aménagement et les agencements, tout en restant attentif au dimensionnement des espaces et des îlots pour créer des « *villes à échelle humaine* » (Gehl, 2010).

À l'échelle globale, le premier choc pétrolier dans les années 1970 suite aux Trente Glorieuses et diverses catastrophes environnementales et industrielles font prendre conscience de la raréfaction des

ressources, ce qui aboutit finalement à la rédaction et publication du premier rapport du Club de Rome en 1972. L'incompatibilité entre une croissance infinie dans un monde fini pose des questions de durabilité du système dans lequel l'économie mondiale évolue. Le rapport Brundtland en 1987 adresse cette question en mentionnant la première fois le concept de développement durable.

Dans le cadre d'une montée de l'impératif écologique à la fin du siècle, le rôle des villes en lien avec le développement durable se pose par leur consommation de ressources énergétiques et territoriales. Le concept élaboré par la Charte d'Aalborg (ou Charte des villes européennes pour la durabilité) en 1994 est celui du développement urbain durable (Levy, 2009 ; Da Cunha, 2005b : 175). Concrètement, cet objectif peut être acquis à travers un certain nombre d'interventions : adopter une attitude patrimoniale, mettre en valeur ce qui existe, promouvoir la diversité architecturale, élaborer un projet dans le contexte existant, favoriser la mixité fonctionnelle, laisser moins de place à l'automobile en milieu urbain, procéder à un urbanisme participatif, conception de projets au cas par cas (Baud et al., 2013 : 103) : « *La ville durable serait donc compacte, peu consommatrice d'énergie, respectueuse du patrimoine naturel et architectural et socialement plus juste* » (ibid. ; Lacaze, 2018 : 67).

Le paradigme de la ville durable se manifesterait donc par une intervention sur le fonctionnement des villes (Bacqué & Gauthier, 2011 : 46) dont l'une des méthodes est la régénération urbaine. L'association d'une multitude d'acteurs permet de créer une vision d'ensemble du territoire et d'extraire les revendications des partis intéressés afin de développer des projets en milieu urbain pour les régénérer (Duarte & Seigneuret, 2011 : 82).

Avec l'avènement du XXIème siècle, les projets urbains sont souvent accompagnés d'un processus de participation citoyenne afin de donner une voix aux usagers du territoire. Contrairement aux débuts de l'urbanisme, lorsque la discipline était encore réservée aux spécialistes, puis plus tard, lorsque la participation se résumait à une simple information de la population lorsque toutes les décisions relatives au projet avaient déjà été prises (id. : 86), la participation aujourd'hui peut prendre diverses formes. La participation citoyenne permet finalement de co-crée la forme de la ville aujourd'hui, notamment en lien avec l'aménagement d'espaces publics et leur valorisation. « *Précisément parce qu'il relève de la longue durée, l'espace public est donné comme le garant d'une permanence de la ville* » (id. : 89).

Non seulement l'espace public, mais toute la trame urbaine se construit aujourd'hui en respectant les principes du développement durable à travers la mise en place d'un Agenda 21, inspiré de la Charte d'Aalborg, qui « *définit les principes d'urbanisme et d'aménagement des territoires dont les objectifs se rattachent aux trois piliers du développement durable* » (Baud et al., 2013 : 103).

## 4.2 Théories urbaines

### 4.2.1 Projet urbain, participation citoyenne et évolution des territoires

Un changement de paradigme dans la planification urbaine se manifeste peu à peu avec le constat que l'urbanisme fonctionnaliste de la période d'après-guerre ne permettait pas de répondre aux besoins des habitants des espaces urbains. Les grands projets urbanistiques conçus par les élites de la planification urbaine à cette époque faisaient l'objet d'un certain nombre de critiques. Autant la séparation des fonctions engendrant des inégalités spatiales que la conception des projets par un nombre restreint d'acteurs étaient des facteurs que contestaient les mouvements urbains et les revendications locales (Bacqué & Gauthier, 2011 : 40-41).

Le projet urbain apparut alors comme mode d'action alternatif à l'urbanisme fonctionnaliste dès la fin des années 1970 qui se voulait être une démarche intégratrice des revendications citoyennes (Tomas, 1998 : 20). Cette participation citoyenne dans le cadre de projets urbains a été thématifiée depuis presque un demi-siècle, autant en pratique que dans la recherche académique (Bacqué & Gauthier, 2011 : 38). Diverses formes et méthodes de la participation ont été développées avec le temps et permettent une intégration plus ou moins importante des citoyens dans l'élaboration d'un projet. L'implication de tous les acteurs intéressés est donc primordiale pour assurer une mise en œuvre consolidée du projet: « *La demande de participation émanant de la société civile implique que l'information géographique soit plus accessible et compréhensible, mais aussi que des acteurs deviennent actifs et sujets de la production de l'information et des décisions qui les concernent* » (Da Cunha, 2005a : 11). Les citoyens deviennent donc co-producteurs de l'espace urbain (Fauconnet, 2005 : 163) ce qui permet une « *démocratisation de la gestion des villes* » (Bacqué & Gauthier, 2011 : 41). Un autre regard, celui de l'utilisateur de l'espace, vient dès lors compléter la vision de l'expert et acquitte le projet d'une clé de lecture qui permet une acceptation et une adoption plus spontanée de la part des futurs utilisateurs.

La participation citoyenne dans un cadre urbain se manifeste pour la première fois dans les années 1960, sans pour autant faire explicitement partie d'une démarche précise (Lacaze, 2018 : 49). L'urbanisme participatif apparaît ainsi pour la première fois dans le cadre d'un des premiers développements urbains sous la forme de projet urbain dans la ville de Bologne, en Italie, à la fin des années 1960. Le principe novateur de cette démarche, comparé à l'urbanisme de zonage et de plans qui était appliqué à ce moment, était de penser la ville dans son intégralité, de considérer l'entièreté du tissu urbain à toutes les échelles. Ingallina (2008 : 79) résume le principe du projet urbain de la manière suivante : « *C'était un projet qui visait la qualité urbaine, au sens aussi de création ou recomposition de « paysages urbains »* ». Cette recomposition passait entre autres par une remise en question du modèle extensif de la ville et focalisait majoritairement son action sur le développement urbain à l'intérieur des secteurs déjà urbanisés (Duarte & Seigneuret, 2011 : 82 ; Ingallina, 2008 : 79).

Ferretti (2016 : 88) propose le cas des Délaissés en réseau à Montpellier, vaste projet de dynamisation des espaces délaissés, pour illustrer l'importance de l'intégration de personnes privées et d'associations dans l'élaboration du projet pour aboutir à une plus grande acceptation de la démarche de création dudit projet. Le modèle participatif permet également de révéler des spécificités représentatives de l'objet de la transformation urbaine. À ce sujet, Bacqué et Gauthier (2011 : 58) mentionnent une perception différenciée entre des personnes privées et des professionnels quant à la conservation d'un bâtiment à Paris : « *Les habitants mettent en avant des marqueurs identitaires et des pratiques [...]* ». En Suisse, notons le projet d'écoquartier des Plainnes-du-Loup ou encore le projet de la requalification de la place de la Riponne à Lausanne comme projets majeurs urbains qui emploient la stratégie de la participation citoyenne.

Il devient ainsi évident qu'un programme urbain quelconque sera difficilement défendable s'il n'inclut pas, à un moment donné, un recueil des demandes de la population (Ingallina, 2008 : 10).

Le terme « projet urbain » se démocratise finalement au début des années 70 en France et sert d'outil stratégique pour « *concrétiser sur le terrain les orientations du projet de ville (si celui-ci existe) ou à intervenir sur une partie d'un territoire afin de produire un nouveau morceau de ville, une infrastructure, un évènement, etc.* » (Fauconnet, 2005 : 160). Le projet urbain spatialise donc l'ambition de développement territorial dans l'espace en mettant en cohérence les aspects de morphologie urbaine et les aspects socio-économiques afin de former un tissu urbain cohérent (Ingallina, 2008 : 31-32) ou comme le dirait Fauconnet : « *Le projet est perçu et utilisé comme un moyen de transformer la ville* » (2005 : 162).

La dimension temporelle n'est pas non plus à négliger, étant donné que le projet urbain est avant tout un outil de transformation du territoire qui s'inscrit dans la durée (Ingallina, 2008)10). Non seulement le projet urbain permet de définir une stratégie de développement de la ville pour l'avenir, mais il permet aussi de structurer les actions dans le temps (Chesneaux, 2001 : 119 ; Jourdan, 2014). Concernant le projet en lui-même, son intégration dans la dynamique territoriale est également en lien avec la dimension temporelle, nécessitant ainsi une bonne coordination des phases de réalisation dans le temps et l'espace (id. : 58). Cette coordination est assurée par un ou plusieurs acteurs qui construisent et réalisent le projet sur la base d'objectifs énoncés en amont. La multiplicité des compétences et des techniques employées pour mener à bien le projet est déterminante pour évaluer la qualité d'un projet (Ingallina, 2008 : 10 ; Bourdin, 1999 dans Fauconnet, 2005 : 160). Tranda-Pittion (2014 : 44) résume ce « *processus du projet spatial* » selon trois axes thématiques différents reliés entre eux : l'axe téléologique, l'axe thématique-scalaire et l'axe temporel. Le premier axe renvoie à la vision et à la mise en œuvre du projet, le deuxième répond à la coordination nécessaire aux différentes échelles spatiales du projet et le dernier axe traite du temps de la ville.

Concernant le projet urbain, la citation suivante résume bien tous les éléments précédents: « *La démarche par projet doit permettre d'inscrire des actions ponctuelles et localisées dans une représentation d'ensemble des problèmes clef et des choix urbanistiques. Dès lors le projet urbain doit se situer en amont de tous les choix spatiaux et il doit porter sur une ambition socioéconomique, reconnue par l'ensemble des acteurs, pour le long terme* » (Da Cunha, 2005b : 184).

La complexité de la réalisation du projet urbain réside en conséquence dans une nécessité de coordonner les demandes et les interventions des divers acteurs impliqués dans le projet de territoire dans le temps, tout comme l'identification du projet dans les dimensions spatiale et temporelle (Ascher 2001 : 79 dans Da Cunha, 2005b : 184 ; Fauconnet, 2005 : 161 ; Ingallina, 2008 : 40). L'urbanisme opérationnel permet de répondre à tous ces éléments. Ruegg et Joerin (2016) mentionnent l'urbanisme opérationnel comme une stratégie itérative dans laquelle les phases de conception et de réalisation ne suivent pas systématiquement un tracé linéaire. Pour souligner la grande souplesse de la démarche, Fauconnet cite Bourdin qui définit le projet urbain opérationnel comme suit : « *Le projet urbain opérationnel est une méthode d'organisation de l'action pour la production de la ville. Elle consiste à organiser dans la durée, de manière souple et réactive, des interventions très diverses* » (Bourdin, 1999 dans Fauconnet, 2005 : 160). Afin de mettre de l'ordre dans cette démarche complexe, l'urbanisme opérationnel programme le projet en une suite d'opérations qui permettent de créer des bases communes pour enchaîner avec la prochaine étape et réaliser un projet présentant une cohérence dans l'enchaînement des méthodes, des acteurs, du temps et de l'espace. Les quatre étapes du programme proposées par Ingallina (2008), à savoir conception, phase pré-opérationnelle, exécution du projet et définition spatialisée du projet, permettent de traduire les énoncés théoriques (ambition, objectifs généraux, axes, etc.) et de les adapter sur le terrain (id. : 40).

En simplifiant les étapes ci-dessus, le projet urbain peut être réduit à trois grandes étapes selon Mangin et Panerai (1999) : le temps de la décision et du montage, le temps de l'usage et, pour finir, la gestion au quotidien. Cette forme de description du processus du projet insiste sur la nécessité de suivre un projet dans le temps et de l'adapter aux exigences des usagers, encore longtemps après que le projet ait abouti.

Par sa dimension spatiale et temporelle, le projet urbain peut être vu comme créateur de liens, d'agencements à travers son action sur les espaces ouverts: « [le projet urbain] *porte sur des tissus constitués qu'il doit permettre de valoriser, en particulier à travers la prise en compte de l'espace public (ou espace ouvert) qui constitue le lien, la connexion aussi bien avec l'histoire qu'avec les espaces de la ville en leur donnant du sens. En ce sens, le projet urbain reconstitue la globalité de la ville par la reconstruction d'un discours dont les espaces publics tiennent le fil conducteur (continuité)* » (Ingallina, 2008 : 10).

#### 4.2.2 Espaces publics, espaces verts, services écosystémiques et qualité urbaine

Les espaces publics sont donc les « vides » de la ville qui permettent de structurer la trame urbaine. Alors que la forme d'urbanisme fonctionnaliste se caractérise par de grandes opérations urbaines qui se développent au détriment de la génération d'espaces publics (Mangin & Panerai, 1999 : 7), le rôle que l'espace ouvert joue pour la structure urbaine et sociale se montre de plus en plus. De ce fait, l'aménagement et l'agencement de ces vides sont des questionnements que les urbanistes se posent depuis les années 1980, notamment à travers une recherche de la « *qualité urbaine des espaces publics* » (Da Cunha & Guinand, 2014b : 31) dans un contexte de recherche d'un certain niveau de qualité de vie recherché en milieu urbain.

L'espace public peut se définir de plusieurs manières selon le cadre conceptuel appliqué. Comment distinguer l'espace publique au sens *politique* de l'espace *du* public ? (Toussaint & Zimmermann, 2001) L'origine des espaces de rencontre entre citoyens remonte à la Grèce ancienne où notamment dans l'*agora*, espace libre de toute règle sociétale, les échanges entre diverses personnes étaient rendus possibles (idem). Habermas (1992) détermine l'espace public politique comme un espace dans lequel le public peut s'exprimer librement, fondant ainsi le « *concept fondamental d'une théorie normative de la Démocratie* ». Lorsqu'il est question de l'espace public urbain, il réfère à un « *espace ouvert à tous et consacré à la pratique sociale des individus* » (Baud et al., 2013 : 165). Dans ce travail, nous déterminerons les espaces publics comme des espaces qui sont accessibles à tout le monde (Da Cunha, 2005a : 10), « *régis par un « droit de regard » et par un « droit de visite »* » (Da Cunha, 2005b : 180).

La hiérarchisation et l'agencement des espaces publics permettent de définir la forme de la ville. Ce constat permet de dire qu'ils sont dès lors des éléments structurants de la ville et les premières composantes de l'espace sur lesquels les pouvoirs publics peuvent agir pour requalifier les tissus urbains existants (Da Cunha, 2005a : 10 ; Da Cunha & Guinand, 2014a : 36 ; Piroddi & Colarossi, 1991) en repensant à la manière dont les espaces publics s'agencent et à leur contenu, fonctionnel et formel. Plusieurs principes de développement des espaces ouverts existent dans ce sens : aménagement multifonctionnel de l'espace, création d'infrastructures vertes dans la ville, penser l'architecture des paysages urbains dans une perspective de verdissement des villes, de construction de corridors verts, d'un réseau d'espaces sensibles pouvant être assumés comme des éléments structurant l'organisation spatiale d'ensemble (Sénécal, 2005 dans Da Cunha, 2005b : 181). L'amélioration de la qualité du mobilier urbain et son insertion dans les milieux construits permet d'agir sur le contenu formel des espaces. Choay (1985, dans Da Cunha, 2005b : 181) insiste sur le mobilier et les jardins urbains comme éléments qui doivent contribuer à créer l'unité visuelle et la singularité des espaces publics.

L'unité visuelle d'un espace permet aux usagers de s'orienter, de le rendre lisible : « *La lisibilité de la trame urbaine et le traitement agréable des parcours sont des facteurs clés de la qualité urbaine.* » (Da

Cunha & Guinand, 2014a : 36). L'espace doit pouvoir être interprété par chacun étant donné que, comme nous l'avons vu dans la section précédente, il résulte d'un processus de production *pour* la collectivité (de plus en plus aussi *par* la collectivité) si bien que la signalétique urbaine permet aux usagers d'appréhender l'espace sans nécessairement avoir besoin de connaissances préalables et de créer un espace lisible tout en laissant à chacun la liberté d'interpréter l'espace comme bon lui semble (Jaton & Pham, 2005 : 105 ; Baziz & Chabbi-Chemrouk, 2014 : 109 ; Wall & Waterman, 2010). « *La valorisation du paysage urbain par le critère de lisibilité constitue un levier important qui contribue à améliorer la structuration urbaine, l'image de la ville et son attractivité* » (Andre, 2008 dans Baziz & Chabbi-Chemrouk, 2014 : 110). Avec « *L'image de la cité* » en 1976, Lynch fait partie des précurseurs en matière de lisibilité de la ville analysée à travers l'agencement des formes de la ville. Sa méthode pionnière basée sur l'observation, le questionnement et le parcours en ville permet aux urbanistes de prendre connaissance des espaces et de créer une forme de continuité et de cohérence des tissus. L'approche qu'il décrit se base sur un recensement des formes de la structure urbaine, notamment à travers la définition de cinq éléments-clés qui composent le territoire : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère (Tableau 3) :

Les voies	sont représentées par les cheminements ou les parcours traversant le parc et qui peuvent être empruntés par les usagers. La continuité des voies, leur colorimétrie, leurs caractéristiques physiques ainsi que leur hiérarchisation sont également à prendre en compte.
Les limites	font référence à tous les obstacles linéaires ou les délimitations physiques autant à l'intérieur qu'à l'extérieur du parc (bâtiments, terrain, allées d'arbres, etc.)
Les quartiers	dans ce cas-ci représentent les éléments constitutifs d'un ensemble. Il est possible de différencier les quartiers selon « <i>un caractère général qui permet de les identifier</i> » (Lynch, 1976 : 55).
Les nœuds	sont des jonctions, des centralités ou des croisements de voies.
Les points de repère	sont des singularités dans le paysage, des éléments qui peuvent être perçus de loin et qui guident la vision.

Tableau 3 : les cinq composantes de la lisibilité selon Lynch (1976)

Pour donner forme aux éléments qui permettent la lisibilité en ville, Baziz et Chabbi-Chemrouk (2014 : 113) présentent deux formes d'outils : le minéral et le végétal : « *Celles-ci regroupent lumière, marquage au sol, mobilier urbain, végétation ou encore point d'eau* ». Les auteures mentionnent également le

végétal comme « *support d'une signalétique urbaine* » suite à l'observation d'une volonté grandissante d'introduire la végétation en ville (id. : 109)<sup>6</sup>.

Les espaces verts en milieu urbain peuvent arborer de multiples formes, du décor à l'équipement urbain multifonctionnel, et sont définis comme des espaces réservés à la nature au sein des villes, ouverts au public et gérés par une administration locale (Baud et al., 2013 : 165 ; Mehdi et al., 2017). L'espace vert fait donc de plus en plus partie de la nouvelle forme urbaine et s'insère parfois dans le réseau des espaces publics. Les bénéfices que les espaces végétalisés urbains apportent aux villes et aux habitants sont multiples et communément appelés « *services écosystémiques* » (Selmi, Weber, & Mehdi, 2013 ; *Millenium Ecosystem Assessment. Ecosystems and human well-being.*, 2005 : 5 préface). De ce fait, les services écosystémiques renseignent sur la qualité urbaine. Sachant que les villes ont leur propre microclimat, il y fait généralement plus chaud à cause d'un faible albédo lié aux micropolluants dans l'air dû à la forte concentration d'activités et de transports, ce qui résulte en des îlots de chaleur urbaine. Dans ce contexte, la végétation peut être une réponse pour pallier aux problèmes de pollution atmosphérique et sonore ou encore pour réduire la température (Da Cunha & Guinand, 2014a : 402). Aujourd'hui, en milieu urbain, les espaces verts publics sont les espaces végétalisés de prédilection pour lesquels optent les pouvoirs publics pour mettre en valeur les différentes facettes des services écosystémiques urbains (Mehdi et al., 2017). D'après Merlin et Choay (2009), l'échec de la valorisation des espaces verts par le passé a résulté d'une planification erronée axée autour de la monofonctionnalité de ces espaces. Ce constat amène Mehdi et al. (2017 : 2) à noter qu'il est indispensable de tenir compte de la « *multifonctionnalité des espaces verts dans l'élaboration des plans d'urbanisme* » (ibid.).

La recherche de lisibilité, de requalification de la ville par les espaces publics et la valorisation des espaces verts sont des stratégies qui s'inscrivent dans une recherche de la qualité urbaine, qui résulte d'une démarche de développement durable (Da Cunha & Guinand, 2014a : 35).

Quant à la qualification de la ville (Figure 1), Da Cunha et Guinand (id. : 39) réfèrent aux dimensions analytiques de la qualité urbaine à travers le schéma suivant :

---

<sup>6</sup> La signalétique peut également remplir d'autres fonctions : au-delà de créer un espace lisible, le sujet de l'article tourne autour de la capacité de la signalétique à provoquer un sentiment de sécurité chez les usagers, qui peuvent de ce fait mieux appréhender l'espace. Cette démarche répondrait alors à un questionnement autour du ressenti des usagers, ce qui n'est pas le but de ce travail. Le végétal et la façon dont il est agencé dans l'espace peut également créer des ambiances différenciées, mais le cadre méthodologique serait différent.

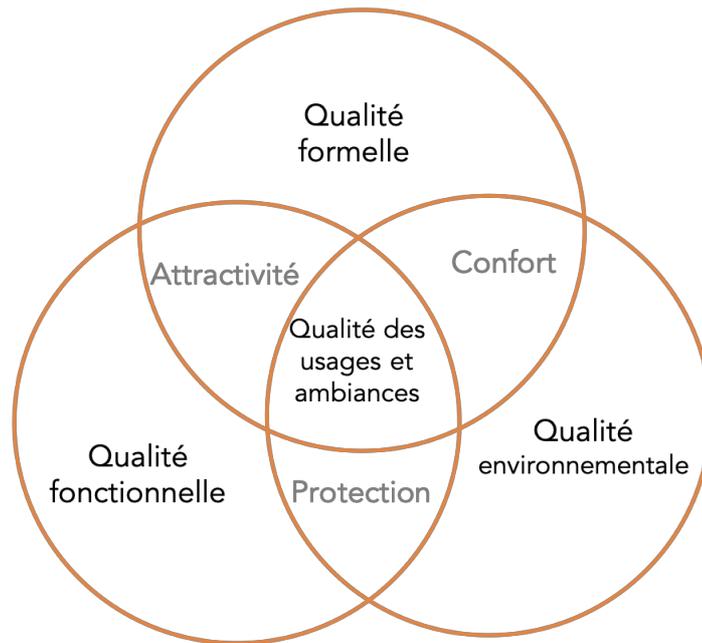


Figure 1 : dimensions de la qualité urbaine (Da Cunha et Guinand, 2014)

La **qualité formelle** s'intéresse à « *la matérialité de l'espace et à ses caractéristiques physiques.* » (Da Cunha & Guinand, 2014a : 40). Un agencement réfléchi et cohérent des formes urbaines contribue à la création d'un environnement de qualité. La forme observable de l'espace est le socle sur lequel viennent se greffer les fonctions sociales ; elle est donc un reflet du fonctionnement de la société à un moment donné (ibid.). Le design urbain est un outil qui questionne la conception de la qualité urbaine par la création de formes urbaines en renforçant certains traits du territoire (proximité, continuité, lisibilité et capacité d'évolution (Pinon, 1992 : 99 dans ibid. : 41) afin de rendre une identité aux tissus urbains (Wall & Waterman, 2010 : 17). A l'échelle de la ville ou de l'agglomération, la forme des tissus urbains est définie comme l'« *étude des interrelations entre les éléments composants : parcellaire/viaire/espace libre/espace bâti, constitutifs de tout tissu, en rapport avec le site, ou en focalisant l'analyse sur certains composants particulièrement privilégiés.* » (Lévy, 2005 : 31), ce qui permet de définir finalement la lisibilité du terrain et, par extension la ville passante. (Mangin, 2006 dans Da Cunha & Guinand, 2014a : 41).

La **qualité fonctionnelle** « *opère selon des occupations qui matérialisent des activités. C'est le registre de la distribution des activités, des équipements ou des fonctions dans la ville.* » (Da Cunha & Guinand, 2014a : 41). La qualité fonctionnelle sert de socle aux activités qui se manifestent dans l'espace. La diversité des aménités urbaines matérialisées dans l'espace rend compte de la pluralité des usages et des usagers qui peuvent y prendre place. « *Forme et fonction sont liées* » (id. : 42)

La qualité d'intégration renvoie à l'imbrication des notions de qualité formelle et de qualité fonctionnelle et réfère donc à la nécessité de tenir compte du contexte. Le contexte renvoie à « *un ensemble d'éléments architecturaux, urbains et territoriaux, naturel ou construits, qui servent de support ou qui entourent un*

*périmètre, et qui lui sont généralement préexistants* » (Da Cunha & Guinand, 2014a : 42). Jourdan fait référence à l'existant en évoquant la notion de patrimoine, qui renvoie à l'idée que les structures et le bâti sont les conséquences des régimes d'urbanisation précédents, comme par exemple le « *poids du bâti existant, prégnance du tracé d'anciennes voiries de communication ou d'anciens parcellaires ruraux dans la morphologie des tissus urbains, etc.* » (Jourdan, 2014 : 59). Le patrimoine urbain est une composante particulière du bâti ou de la structure urbaine, qui équivaut à une trace de l'histoire urbaine qu'il s'agit de préserver pour les générations à venir (Baud et al., 2013 : 504 ; A. Lévy, 2005 : 44).

Pour la planification urbaine future et notamment dans le cadre de la démarche de projet urbain, il est essentiel de respecter ce que Chesneaux (2001 : 117) appelle la « *mémoire urbaine* », autant pour la qualité identitaire du lieu que pour augmenter l'acceptabilité du projet par la population (Grosch & Petrow, 2015 : 16). La qualité d'un projet se définit donc par son potentiel d'intégration de l'existant (Da Cunha & Guinand, 2014a : 43 ; Jourdan, 2014 : 59).

La **qualité environnementale** renvoie entre autres à l'idée d'une « *utilisation économe des ressources matérielles qui se traduit par une préoccupation de maîtrise du métabolisme urbain, notamment sous l'angle d'une utilisation rationnelle du sol [...]* » (Da Cunha & Guinand, 2014a : 43), surtout dans les villes afin de freiner l'étalement urbain. À cette perspective s'ajoute l'émergence de l'urbanisme vert ou végétal qui questionne les formes et fonctions multiples des espaces verts à travers les caractéristiques écologiques, récréatives, sociales, esthétiques et spatiales (lisibilité, imagibilité) pour renseigner sur la qualité environnementale (Mollie, 2009, dans id. : 44). Le végétal en ville devient de plus en plus une intervention privilégiée dans l'urbanisme contemporain et n'est donc plus uniquement synonyme de qualité environnementale par sa seule présence, mais par les fonctions qu'il apporte à la ville et aux habitants (Da Cunha & Guinand, 2014a : 44).

La **qualité des usages** est déterminée « *par la capacité d'un espace à répondre à des demandes des habitants-usagers-citoyens.* » (ibid.)

La **qualité des ambiances** se réfère au ressenti subjectif que les usagers ont d'un espace à travers « *le résultat global de la synthèse perceptive des volumes, de la lumière, des rapports plein-vide, de la couleur, du végétal, des sons, des odeurs, des mouvements, des aménités, etc.* » (id. : 46). Les ambiances ressenties dans un espace sont des signes distinctifs identitaires permettant aux usagers de reconnaître un endroit à travers tous ses éléments constitutifs. L'attention portée par les aménageurs aux ambiances par l'art urbain, l'architecture végétale, l'éclairage, le mobilier urbain, etc. indiquent un changement de paradigme donnant aux espaces publics de plus en plus d'importance dans la création de la ville par le biais d'une « *nouvelle esthétique urbaine* » (Mollie 2009 ; Deleuil 2009 ; Blanc 2012 ; dans Da Cunha & Guinand, 2014a : 47).

#### 4.2.3 Développement durable, reconversion des friches, utilisation intermédiaire

Face à l'étalement urbain, les déchets, les transports, notre empreinte écologique etc., la requête de qualité urbaine demande à mettre en place de « *nouvelles pratiques urbanistiques* » (Da Cunha, 2005b : 175 ; Fauconnet, 2005 :157) qui s'insèrent dans les pratiques du développement urbain durable. Ces « *cadres d'action opératoires* » (Da Cunha, 2005b : 180) s'appliquent autant à la requalification des espaces publics qu'aux espaces bâtis.

Autant au niveau de la place qu'à l'échelle globale, la requalification des tissus urbains s'insère dans ce nouveau paradigme dans lequel les espaces publics sont les ensembles qui peuvent être (re-)sculptés afin de répondre aux exigences spatiales (Da Cunha, 2005a : 10). Concernant le bâti, l'ambition de la ville contemporaine est de densifier, de manière à édifier une ville compacte. L'agencement harmonieux des vides requalifiés et des pleins compacts répond à l'impératif de la ville durable. Les principes stratégiques du développement durable (Figure 2) permettant d'aboutir aux objectifs décrits ci-dessus – en recherchant la qualité urbaine - peuvent être récapitulés par le schéma suivant (Da Cunha, 2015 : 12) :



Figure 2 : la qualité urbaine selon les principes stratégiques du développement urbain durable selon Da Cunha (2015)

Dans ce contexte de planification complexe, Dèbre et Gourlay (2014 : 315) soulignent la difficulté d'intégrer des trames vertes et bleues pour remplir les conditions de développement durable, alors que les villes sont incitées conjointement à développer des stratégies en conciliant les exigences de l'environnement, du développement économique et social (Pacione, 2009 : 186 ; Da Cunha, 2005c : 15). Plus précisément, il s'agit d'assurer la qualité de l'environnement et la santé des citoyens, de penser une ville durable et viable. Les villes jouent un rôle majeur en lien avec le changement climatique, problématique adressée par la conférence de Rio en 1992, et la majorité de la population est citadine, d'où le questionnement autour de la qualité urbaine (Pinson, 2009).

Dès lors, le développement durable figure comme l'un des objectifs à remplir dans le cadre des projets d'urbanisme (Fauconnet, 2005 : 157). Grâce au développement durable, l'intérêt pour l'avenir des territoires urbains est intégré dans la planification de façon à avoir un processus évolutif qui s'adapte aux exigences dans le temps, « *pour réguler ses déséquilibres internes et atténuer ses impacts négatifs sur l'écologie, sur le fonctionnement des territoires voisins et sur celui du système-terre* » (Jourdan, 2014 : 57). « *Évoquer le développement durable, c'est une manière d'entrer dans le débat sur l'avenir des villes* » (Da Cunha, 2005c : 14) et il répond par ce moyen à la complexité grandissante de la ville contemporaine et à la notion même de l'urbanisme (Merlin, 2002, dans Da Cunha, 2005b : 177 ; Fauconnet, 2005 : 157). De manière générale, la ville est aujourd'hui considérée comme un héritage à qualités multiples (symboliques, culturelles, écologiques, etc.) que nous devons transmettre au mieux aux générations futures (Da Cunha, 2005c : 21).

La transformation des villes dans le temps pose la question de la morphologie urbaine, de la « *forme urbaine* », ou encore de la morphogenèse lorsqu'il s'agit d'un processus, thème auquel il est nécessaire de s'intéresser afin de comprendre la procédure de développement antérieur des villes et les stratégies qui pourraient être adoptées pour la ville du futur (A. Lévy, 2005 : 27).

Relativement à l'héritage des formes historiques, l'une des manières d'appliquer le développement urbain durable peut être réalisée à travers la requalification des espaces interstitiels, étymologiquement référant à des espaces qui se situent « entre » quelque chose. Temporellement, le terme est fondé sur l'idée d'intervalle, un espace inutilisé dans le temps, faisant écho aux concepts d'ouverture, de porosité, de fracture, de relation mais évoquant aussi l'idée d'un processus, de transformation et de localisation temporelle (Ferretti, 2016 : 42). Ces espaces interstitiels sont souvent identifiés comme des friches (industrielle, militaire, portuaire, ferroviaire, etc.), espaces laissés en désuétude suite à une transformation urbaine rapide et qui sont en attente de (re-)développement (id. : 49). La friche désignait autrefois une portion de terrain agricole non-cultivée, dans l'attente d'être exploitée, un statut temporaire de l'espace (id. : 39 ; Association des directeurs immobiliers, 2015 : 17 ; Rey, 2012 : 27 ; J. Lévy & Lussault, 2013 : 411). Avec le déplacement des activités manufacturières dans les années 1980, la désindustrialisation et la modernisation des technologies, de vastes terrains bien reliés par les réseaux de transport, bordés par le tissu bâti, se libèrent et ne sont pas réaffectés directement (Rey, 2012 : 23 ; Ferretti, 2016 : 49 ; Lacaze, 2018 : 68). Par ces caractéristiques, ce sont aujourd'hui ces espaces qui font l'objet d'opérations de requalification de la ville, tant que les contraintes d'affectation ne sont pas trop coûteuses (comme par exemple pour des travaux de dépollution). Il est cependant à noter qu'en lien avec les objectifs de densification des villes, ces terrains représentent de réelles opportunités.

Comme nous l'avons souligné précédemment, les friches sont des espaces en attente d'exploitation. Ce sont des projets temporaires dont les finalités peuvent être multiples et qui peuvent occasionnellement se réaliser dans ces espaces en attendant le projet final<sup>7</sup>. A ce sujet, Chabot (2014) présente le projet « Scuba » à la place de la Sallaz à Lausanne, une friche temporaire qui servait d'aménagement éphémère pour « *redonner une qualité d'usage à un espace en peu de temps.* » (id. : 69) afin de « *combler un « vide temporel »* ». Dans un contexte de requalification des friches, la notion du temps est un axe majeur qu'il s'agit de bien intégrer dans le projet. Certaines friches laissées à l'abandon pendant un certain temps développent une grande diversité de faune et de flore, de la nature non contrôlée par l'homme dans les milieux urbains (Tschäppeler, Gresch, & Beutler, 2007 : 34). Dans ce cas précis, la première étape de la requalification de ces espaces sera de définir une manière adéquate de traitement de ces espaces en fonction des objectifs politiques et urbanistiques définis, quitte à faire une pesée des intérêts : « *En effet, de par leur valeur écologique, les espaces végétalisés urbains sont souvent considérés dans le cadre du développement durable comme un support pour la biodiversité* » (Selmi et al., 2013).

---

<sup>7</sup> Dans son article « *friches temporelles et aménagements urbains temporaires* », Chabot (2014) donne des noms de code à chaque projet intermédiaire présenté en fonction de son objectif : Le papillon (« *accompagner les processus de transformations urbaines* ») , La fourmi (« *améliorer la qualité d'usage et faciliter le processus de projet* »), La cigale (« *valoriser l'identité d'un site et promouvoir de nouvelles valeurs d'usage* »), Le caméléon (« *faciliter la réversibilité de l'espace public* »).

## 5 Projet urbain « Park am Gleisdreieck » / historique

### 5.1 Situation générale

Étant l'une des grandes villes les plus vertes au monde avec près de 40% d'espaces verts recouvrant le territoire de la ville (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, s. d.), Berlin a inscrit la promotion des espaces verts dans sa stratégie de paysage urbain en 2011 afin de promouvoir un cadre de qualité de vie qui est caractéristique de la capitale allemande. Les axes forts de cette stratégie sont la belle ville, la ville productive et la nature urbaine. Cette stratégie, soutenue financièrement par la Chambre des députés de Berlin, se concrétise entre autres à travers une requalification d'anciennes friches, comme par exemple celle de l'ancienne gare de triage Gleisdreieck (Kabisch, 2015 : 562 ; Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, s. d.) ou encore en créant un maillage vert comme support de la ville (idem).

La planification des espaces de détente et ouverts de la ville de Berlin prévoit des aménagements verts en système radial à deux cercles, central et périphérique. De plus, des axes végétalisés Nord-Sud et Est-Ouest traversent également la ville, en respectant à peu de choses près les tracés des cours d'eau (Figure 3) (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005d). Le Park am Gleisdreieck (encadré en orange) est donc localisé stratégiquement au sein du cercle vert intérieur et prolonge également l'axe bleu Nord-Sud :



Figure 3 : Trames verte et bleue de la ville de Berlin présentées dans le cadre de la documentation pour le concours d'idées (modifié selon Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2005)

Dans le cadre du concept de développement de la ville 2030 (*Stadtentwicklungskonzept 2030*) le secteur Gleisdreieck n'a pas été identifié comme emplacement stratégique, mais se situe à proximité du périmètre « Mitte » dont l'identité sera à l'avenir celui de centre-ville dynamique caractérisé par une mixité fonctionnelle et de qualité – notamment en intégrant des espaces verts dans le secteur central (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, s. d.).

Avec une population actuelle d'environ 3.6 millions de personnes (Amt für Statistik Berlin Brandenburg, 2018) et une estimation d'environ 245'000 d'habitants supplémentaires d'ici 2030, les autorités notent la difficulté à concilier les attentes des citoyens, autant en matière de logement qu'en lien avec la gestion des espaces verts (Kabisch, 2015 : 563).

C'est dans cette dynamique compliquée que s'est inséré le projet urbain « Park am Gleisdreieck ».

## 5.2 Montée et déclin : de la gare de triage au concept de parc

Les informations dans les prochains paragraphes sont majoritairement issues de la documentation officielle mise à disposition par l'administration du sénat pour le développement urbain pour le concours d'idées en 2005 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005b, 2005c, 2005d, 2005e, 2005f) et complétées par d'autres sources documentaires.

L'un des premiers documents thématiques sur la nécessité d'espaces verts en ville était le plan « *Schmuck- und Grenzzüge für die Stadt Berlin* »<sup>8</sup> de P.J. Lenné en 1840 (Brantz, 2017; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005a : 142) qui décrivait une structure de la ville autant pragmatique qu'esthétique. Dans ces planifications – qui n'ont jamais été réalisées - l'un des boulevards principaux dénommé « *Generalszug* »<sup>9</sup> traversait le site du parc actuel. A l'égard de la situation économique de l'époque, le développement des voies de chemin de fer s'est présenté comme plus indispensable que les planifications de Lenné.

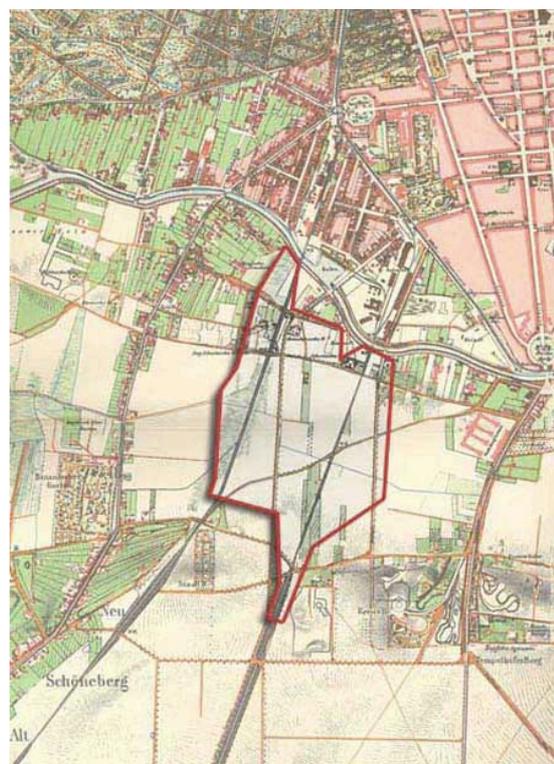


Figure 5 : gares historiques hors de la ville de Berlin, 1875 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2005)

<sup>8</sup> Traduction libre: « Trames ornamentales et limitrophes pour la ville de Berlin »

<sup>9</sup> Traduction libre: « Trame générale »

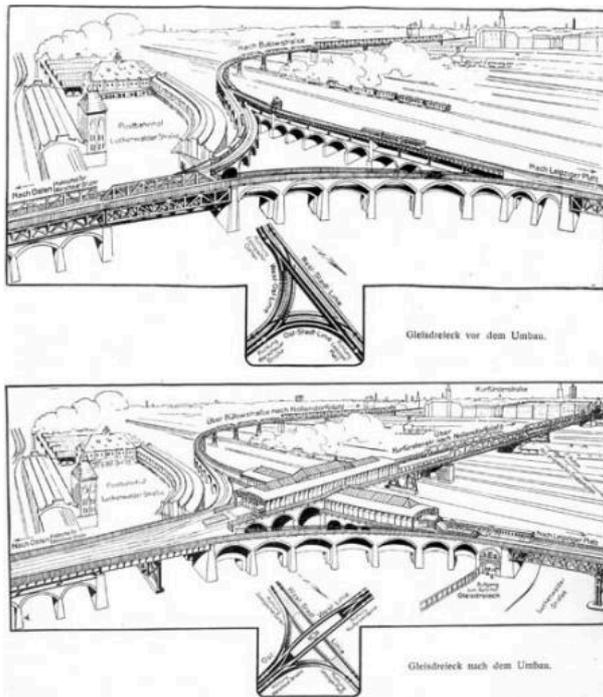


Figure 6 : développement de la gare Gleisdreieck (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2005)

La croissance de la ville de Berlin est intrinsèquement liée au développement des chemins de fer. Les premières gares – gares terminus – , Potsdamer (Ouest) et Anhalter (Est) Bahnhof, furent érigées respectivement en 1838 et 1841 (Figure 5). Au moment de leur construction, elles se situent encore en-dehors des murs historiques de la ville. Plus tard, les deux gares de triages Anhalter et Potsdamer Güterbahnhof seront agencées sur les tracés des voies ferrées existants, au Sud des gares de passagers (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005a).

L'importance du rail prend de l'ampleur, autant en tant que moyen de transport de marchandises que de personnes. C'est d'ailleurs à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle que la population de Berlin augmente rapidement, la ville se développe et entoure bientôt les deux gares de passagers.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la planification du tracé des voies ferrées du site du Gleisdreieck se complexifie avec le développement de plus en plus rapide du train et des S- et U-Bahn à Berlin, si bien que les tracés durent être modifiés et élevés au-dessus du sol sur des viaducs (Figure 6). La gare Gleisdreieck (« *triangle de voies de chemins de fer* » en français) fut inaugurée en 1913, le nom étant dû à la forme que créent les voies de chemin de fer.

En parallèle aux édifications de voies ferrées durant la période de la République de Weimar (1918-1933), plusieurs parcs pour le peuple furent créés non seulement à des fins récréatives, mais principalement pour répondre au taux de chômage élevé et au manque d'infrastructures vertes dans la ville (Brantz, 2017 : 145). L'un des premiers documents de distribution d'espaces verts fut publié en 1929 et proposa déjà une ceinture verte entourant la ville de Berlin, complétée par neuf autres ceintures traversant de part et d'autre la ville (id. : 146).

Après la seconde guerre mondiale et suite aux destructions considérables<sup>10</sup>, les deux gares de passagers furent fermées contrairement aux gares de triage qui furent encore utilisées jusque dans les années 1980

<sup>10</sup> Il est estimé que près d'un tiers des espaces bâtis et des espaces verts de Berlin furent détruits (Brantz, 2017)148)

(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005a). Le nom « Gleisdreieck » pour définir le terrain des gares de triage se démocratise lorsque le rapport entre les anciennes gares de passagers et les gares de triage n'est plus apparente et qu'une nouvelle dénomination était requise.

La planification des espaces verts après la seconde guerre mondiale suit les idéologies politiques des pays occupants les secteurs Est et Ouest de Berlin.

Ainsi, les planificateurs de Berlin-Est voulurent attribuer des fonctions modernistes aux espaces verts, si bien qu'ils ne formèrent que le décor paysager d'une nouvelle ville. Quelques années après ces plans ambitieux, pour cause de manque de ressources, une grande partie des parcs érigés au début de la séparation de Berlin furent remplacés par des constructions de prestige. La conséquence de la rareté des espaces végétalisés urbains à Berlin-Est furent des espaces dont la fonction était prédéterminée, sans laisser la nature sauvage se déployer librement.

La planification des espaces verts à Berlin-Ouest se démarque par un projet de création de ceintures vertes pour aérer la ville. Cependant, en même temps, le paradigme de la ville fordiste, une ville adaptée aux déplacements en voiture, émerge et conduit à la destruction d'un certain nombre d'espaces verts (Brantz, 2017). Le projet d'une bretelle autoroutière passant par-dessus le site actuel du parc fut d'ailleurs proposé.

Historiquement, la situation géographique particulière et la gestion politique ambiguë du Gleisdreieck après 1945 font que le terrain a été délaissé. Par-dessus cela, la séparation de Berlin Ouest et Berlin Est en 1961 mena à une situation où la Deutsche Reichsbahn, avec siège à Berlin-Est, se vit attribuer les droits d'exploitation du secteur des gares de triage, situées à Berlin-Ouest. La non-rentabilité de certaines lignes, notamment la S-Bahn, a mené la Deutsche Reichsbahn à cesser les investissements dans le secteur. Le terrain et les installations ainsi laissés à l'abandon ont permis à une flore sauvage de se développer spontanément. Divers biotopes se sont développés sur la friche, ceci étant notamment dû au microclimat urbain particulier. La nature distinctive qui s'y est développée<sup>11</sup> s'est adaptée aux formes existantes et recouvra bientôt les rails et autres vestiges de l'époque où le terrain était encore sillonné par des trains. L'accès au terrain restait officiellement interdit jusqu'à la chute du mur de Berlin, en 1989.

Les années 1970 furent marquées par un intérêt grandissant envers les questions environnementales, notamment en ce qui concerne la faune, la flore et les espaces verts – autant dans les politiques qu'au sein de la population. A Berlin-Ouest, les initiatives populaires – dont l'initiative populaire Westtangente en 1973 (*Bürgerinitiative Westtangente (BIW)*) (voir 4.2.1 Mobilisations citoyennes)(*Bürgerinitiative Westtangente Berlin, s. d.*) - se multiplient dans les années 1970 et 1980 et militent en faveur de

---

<sup>11</sup> « Natur der Vierten Art », traduction libre : Nature de quatrième type, faisant référence ni à la nature sauvage, ni à la nature transformée par l'homme, ni à la nature domptée par l'homme.

l'utilisation de l'environnement urbain berlinois (Brantz, 2017 : 155). Parmi ces groupes d'intérêt, Brantz détermine deux grandes catégories de motivations : l'une concerne les mobilisations contre la destruction des espaces naturels existants tandis que l'autre se déclare en faveur de la création de nouveaux espaces verts, notamment sur des terrains abandonnés, tels que la friche du Gleisdreieck.



Figure 7 : planification d'une bretelle autoroutière (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Le projet de parc a entre autres abouti étant donné que le projet de la bretelle autoroutière qui aurait traversé le secteur de ce qui est aujourd'hui le parc Ouest fut longuement contesté à travers diverses initiatives (Figure 7). La planification de l'autoroute a suscité de vifs débats au sein de la population qui s'est mobilisée contre la réalisation de ce projet et en formulant des propositions alternatives d'aménagement du secteur, notamment en lien avec la marchabilité, le développement du réseau cyclable et la création d'un espace vert<sup>12</sup> (Bauer, 2019a ; Endter, 2019 ; Rheinländer, 2019). C'est finalement en 1989 qu'il est décidé officiellement qu'il n'y aura plus de constructions autoroutières à Berlin. Dans ce cadre, l'exposition horticole fédérale '95 (« Bundesgartenschau » (Buga), évènement organisé tous les deux ans dans une ville différente en Allemagne) fut prévue à Berlin et une réflexion autour de la réalisation d'un corridor vert Nord-Sud fut entamée. Déjà deux ans plus tard, par manque de moyens de financements, la planification de l'exposition horticole à Berlin est abandonnée (Bürgerinitiative Westtangente Berlin, s. d.) ; la Grün Berlin GmbH est annoncée comme successeur de la Buga et gère encore aujourd'hui le parc (Lichtenstein & Mameli, 2015 : 100). Suite à cela, le sénat identifie le terrain comme emplacement de la logistique de chantier pour la construction de la place de Potsdam et pour le tunnel pour la circulation automobile et ferroviaire projeté sous le Tiergarten (construction de 1994-1998), en prévoyant toutefois de transformer ce territoire en parc une fois les travaux terminés. Dans la foulée, un examen environnemental demanda une compensation écologique pour la place de Potsdam sous la forme d'un parc de 33ha sur le site du Gleisdreieck (ibid.). La chambre des députés se prononcera en faveur d'une surface de compensation de 16ha (ibid.).

<sup>12</sup> Le projet de la bretelle autoroutière était nommé « Westtangente », d'où l'idée de l'initiative populaire de nommer le contre-projet en faveur d'un parc « Grüntangente »

Il est important de noter que, après la chute du mur de Berlin, l'espace Gleisdreieck se retrouve au centre de Berlin, comparé à avant la chute où il arborait une localisation décentrée par rapport au centre-ville de Berlin-Ouest. Cette nouvelle situation stratégique du terrain a suscité l'intérêt d'un bon nombre d'acteurs, si bien qu'un groupe de travail fut formé en 1997, en collaboration avec le service d'urbanisme responsable de l'arrondissement afin de développer un concept de planification urbanistique et paysager pour le secteur. Une année plus tard, la Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck (aujourd'hui la Parkgenossenschaft Gleisdreieck) se crée par la fusion d'un certain nombre d'associations (dont la *BIW* et la *IG Gleisdreieck*, entres autres) et a pour mission d'assurer la mise en place d'un parc dans l'espace du Gleisdreieck.

La végétation qui s'est développée lors des presque quarante ans d'abandon du secteur était le fil conducteur qui mena à définir le parc comme parc naturel au centre-ville. La reconversion du site s'inscrit également dans l'image directrice de 1999 de la réurbanisation et revitalisation du centre. Les concepts-clés de cette image directrice sont la « ville compacte » et la « ville des chemins directs » afin de déconstruire les frontières imaginées et visibles dues à la séparation des deux Berlins. Le parc se devra donc d'être un espace de qualité au niveau du séjour, des usages et du design. Quelques années après la finalisation de la place de Potsdam, la ville de Berlin et le propriétaire du terrain Vivico, anciennement Eisenbahnmobilienmanagement GmbH, se mirent d'accord pour proposer un contrat d'urbanisation délimitant les zones prévues pour le parc et les zones constructibles (Bauer, 2019b). Une démarche participative pour la création du futur parc fut mise en œuvre en 2005 pour intégrer la population dans le processus d'idées.

La ligne du temps ci-dessous retrace les étapes majeures qui aboutissent finalement sur la réalisation du futur quartier « Urbane Mitte » (Figure 8):

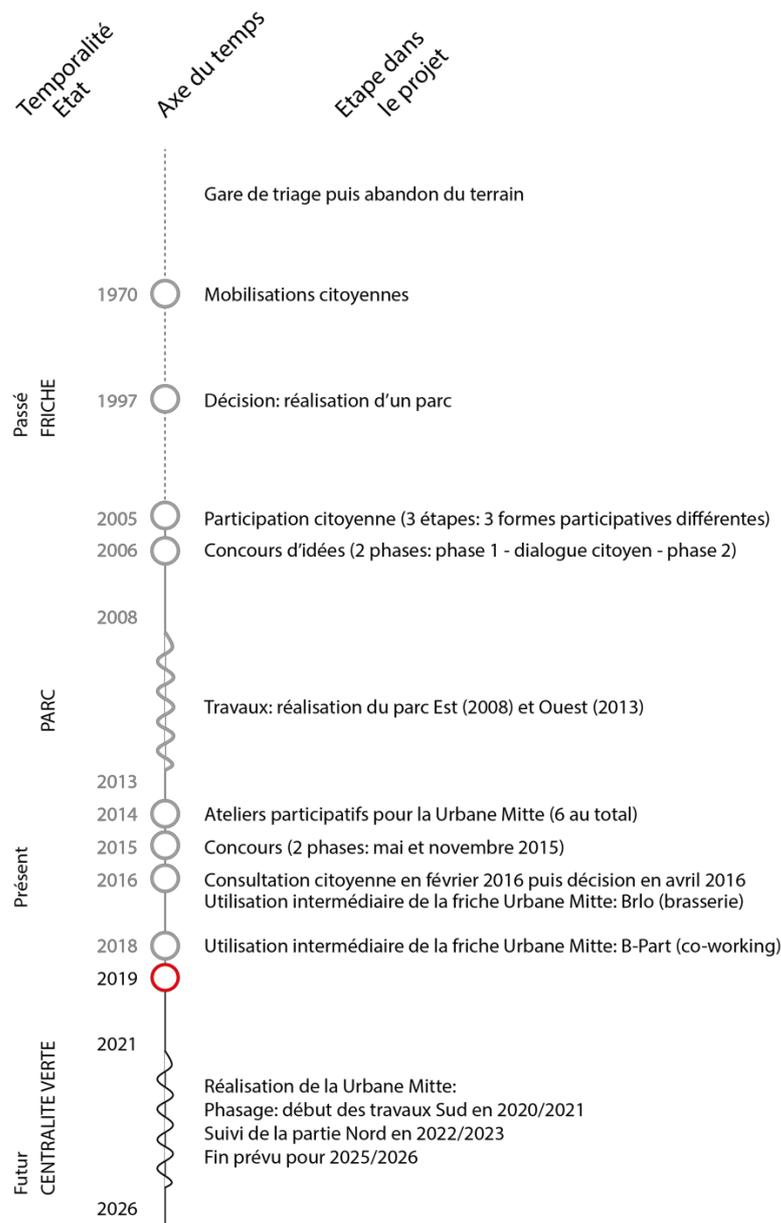


Figure 8 : Ligne du temps du projet « Gleisdreieck » (Pfaller, 2019)

### 5.3 Le « Park am Gleisdreieck » aujourd'hui

Aujourd'hui, le site de 32 hectares « **Park am Gleisdreieck** » est idéalement situé au centre-ville de Berlin à proximité de deux grands parcs emblématiques de la capitale Allemande : le **Tiergarten** au Nord-Ouest et le **Tempelhofer Feld** au Sud-Est. De par son histoire de gare de triage, le terrain n'est pas à la même hauteur que ces quartiers avoisinants et s'élève par moments à 5m au-dessus des tissus limitrophes. Le parc marque l'intersection des arrondissements de **Berlin-Mitte** au Nord, **Friedrichshain-Kreuzberg** à l'Est et **Tempelhof-Schöneberg** à l'Ouest.

Dans la prolongation du parc, au-delà du **Landwehrkanal**, se trouve l'une des places majeures de Berlin, la **Place de Potsdam** dont les travaux débutèrent dans les années 1990 et aboutirent à la fin de la même décennie (Figure 9).

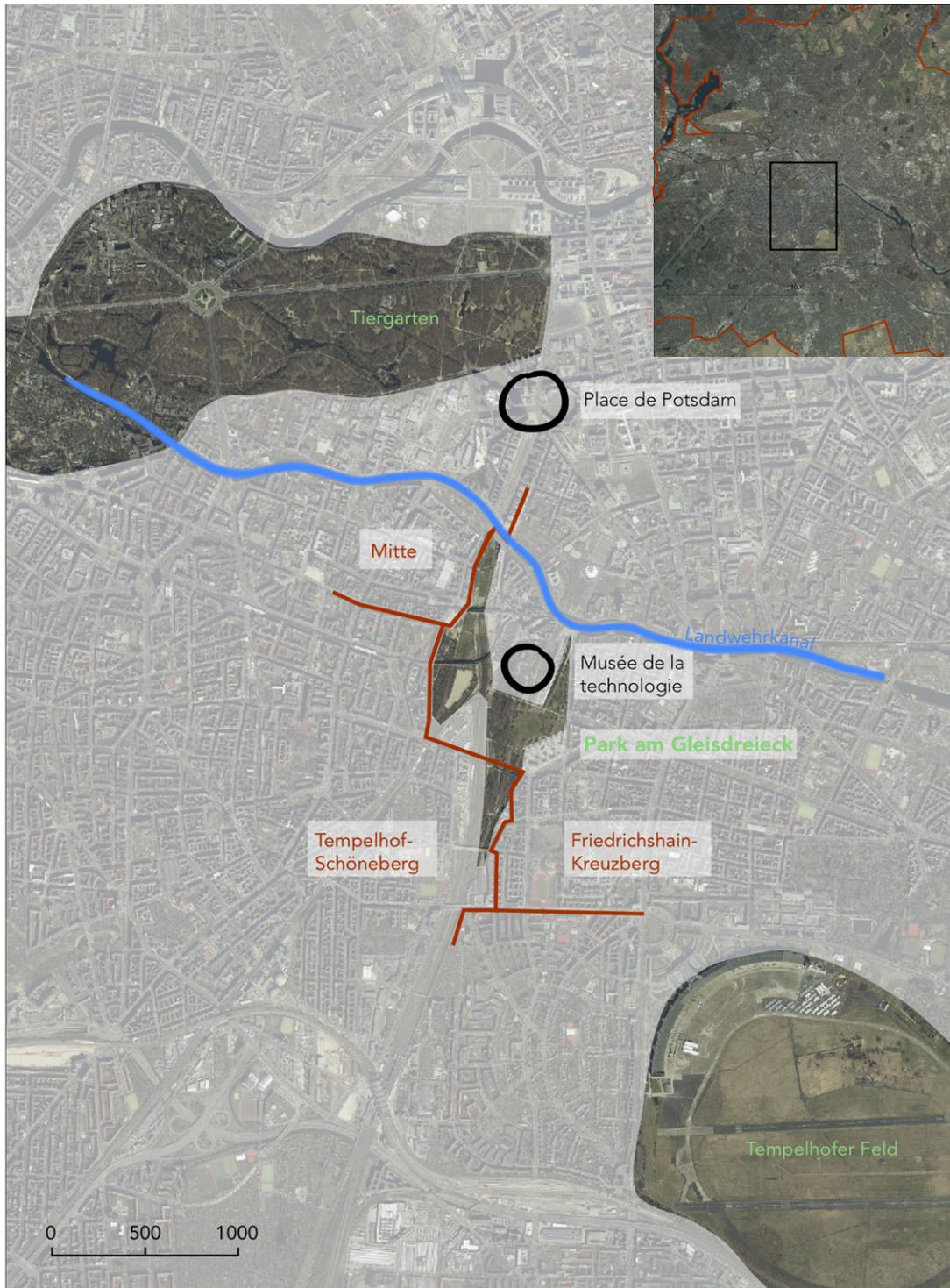


Figure 9 : Carte de situation du site Gleisdreieck aujourd'hui (Pfaller, 2019 ; fond de carte : Geoportal Berlin)

A proximité du site se trouve également le **Musée de la technologie** de Berlin qui s'étend également sur une partie de l'ancienne gare de triage avec un parc - dont le musée est le propriétaire – qui détient quelques vestiges de l'histoire ferroviaire du parc sous la forme d'une cheminée, d'un château d'eau, du dépôt ferroviaire et d'une plaque tournante (Photos 1 et 2).



Photo 1 : la plaque tournante historique sur le site muséal (Pfaller, 2019)

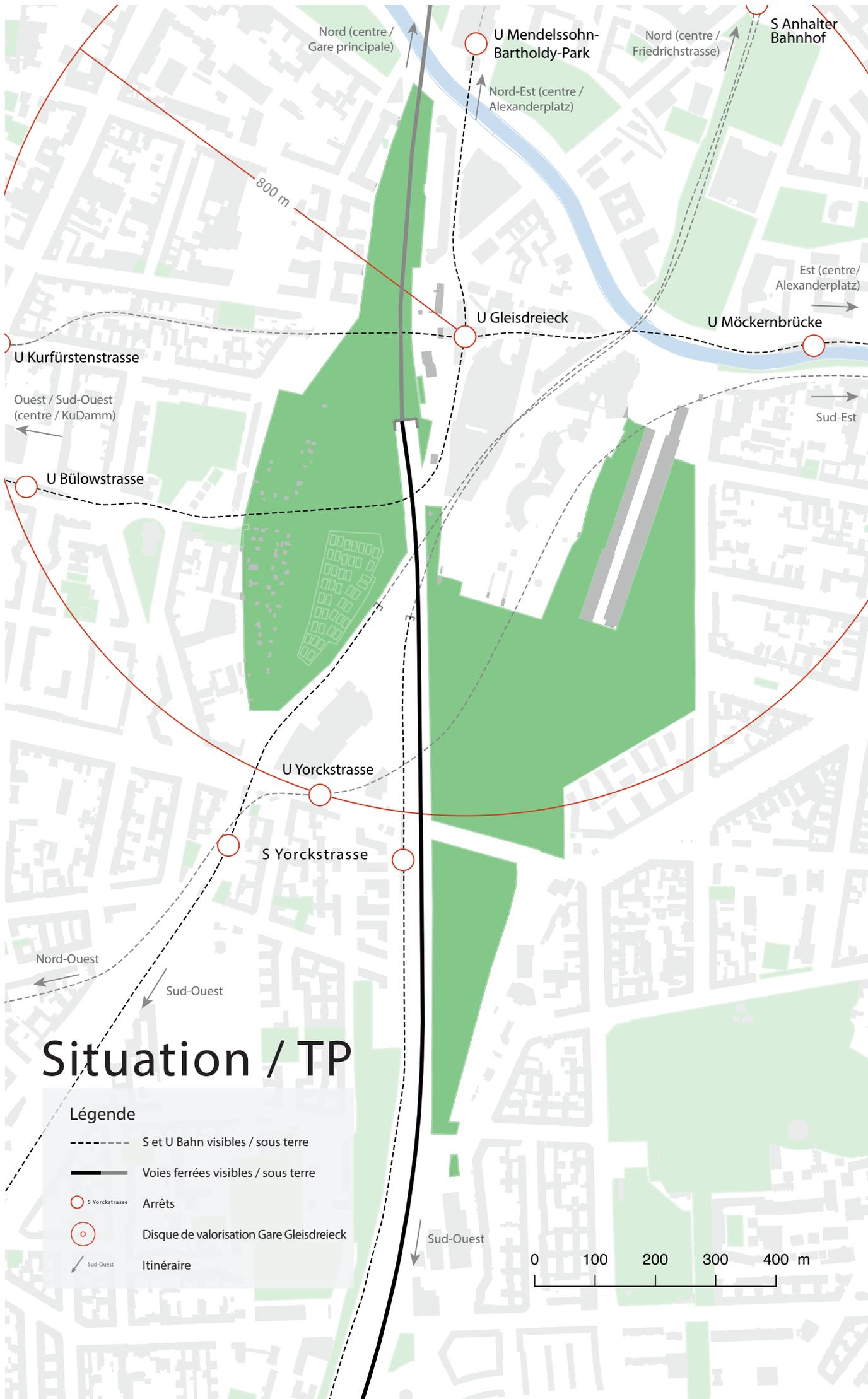


Photo 2 : le château d'eau et une cheminée de l'ancienne gare de triage sur le site muséal, visibles depuis quelques localisations sur le terrain d'étude (Pfaller, 2019)

Le parc Est constitué d'une partie **Est (Ostpark, 17ha)** et une partie **Ouest (Westpark, 9ha)** qui sont reliées par un passage restreint au niveau du **tunnel ferroviaire** où les voies de chemin de fer s'enfoncent sous le parc, menant ainsi jusqu'à la gare centrale de Berlin. Similairement, quelques **tracés de métro de la S-Bahn** disparaissent également sous terre quelque peu avant les rails des trains.

A différents niveaux, les gares de métro visibles sur terre **Gleisdreieck, Kurfürstenstrasse, Bülowstrasse, Yorckstrasse et Möckernbrücke** et principalement sous terre, les gares de **S-Bahn Anhalter Bahnhof, Yorckstrasse, Yorckstrasse (Grossgörschenstrasse)** se trouvent à proximité du parc. Les tracés mènent aux quatre coins de l'agglomération en passant par les places importantes dans Berlin. Le disque de valorisation de la gare Gleisdreieck indiquant la distance maximale que les personnes sont prêtes à faire à pied comprend 800m (Pütz & Schönfelder, 2018 : 8) (Ci-après : Carte 1).

Ci-après : Carte 1 : situation du parc et des stations de métro (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)



# Situation / TP

- Légende**
- S et U Bahn visibles / sous terre
  - Voies ferrées visibles / sous terre
  - S Yorckstrasse Arrêts
  - Disque de valorisation Gare Gleisdreieck
  - ↙ Sud-Ouest Itinéraire



## 6 Acte 1 : La friche / services écosystémiques et participation citoyenne

### 6.1 Situation : la friche

La partie précédente nous a renseigné sur l’historique du parc, en approfondissant les thèmes de l’évolution de la friche et des espaces verts dans Berlin.

Bien que la ville de Berlin présente une surface importante d’espaces verts (2011: 9677 ha) (Kabisch, 2015 : 558), ceux-ci ne sont pas distribués de manière équitable dans la ville. Suite à des recherches préliminaires réalisées par les administrations respectives des arrondissements, il ressortait que les quartiers aux abords du Gleisdreieck étaient sous-équipés en espaces dédiés aux places de jeux et de sports (terrains de sport, notamment)<sup>13</sup>.

En ce qui concerne les futurs usagers, des études ont démontré qu’un public très varié pourra bénéficier du parc : flâneurs, sportifs, touristes, mais essentiellement les personnes vivant aux abords du parc seront les principaux usagers du parc. Dû à la composition sociale très hétérogène des quartiers avoisinants, le parc devait répondre à un public très large. Parmi les personnes dans le bassin versant du parc (Figure 10) se retrouvent un nombre important de personnes au chômage, d’immigrants, de personnes dépendantes de l’aide sociale et une grande partie d’adolescents ce qui engendre une demande d’usages et de typologies d’espaces multiples.

### 6.2 Processus : analyse diachronique

Cette première partie d’analyse du terrain appréhende une approche historique et documentaire. Nous pouvons ainsi déterminer les éléments qui ont mené les initiatives populaires à militer contre la création d’une bretelle autoroutière puis la démarche mise en place pour inciter la participation citoyenne en faveur d’un parc. Cette analyse nous permettra de définir les services écosystémiques fournis par la friche que les citoyens souhaitent mettre en valeur en nous basant sur l’article de Mehdi et al. (2017).

#### 6.2.1 Mobilisations citoyennes

Les éléments analytiques des paragraphes suivants proviennent principalement de la page internet de l’initiative populaire Westtangente (Bürgerinitiative Westtangente Berlin, s. d.) et des entretiens menés avec deux interlocuteurs mentionnés dans la partie concernant le cadre théorique (3.3) et qui sont des citoyens engagés depuis des dizaines d’années dans le processus.

---

<sup>13</sup> Sachant que le grand parc domaniale du Tempelhofer Feld au Sud-Est du Park am Gleisdreieck aujourd’hui n’a été ouvert au public qu’en 2010.

Les premiers mouvements citoyens ont émergé afin de manifester contre un projet autoroutier conçu dans les années 1960 au centre de la ville de Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005a ; Bauer, 2019a ; Rheinländer, 2019) . Dans la foulée de ces planifications, quelques citoyens engagés créent l'association « Bürgerinitiative Westtangente (BIW) » en 1973, où Westtangente était le nom officiel du projet de l'autoroute, afin d'empêcher la réalisation de ce projet (Bürgerinitiative Westtangente Berlin, s. d.). Un nombre considérable d'actions, de manifestations, d'expositions, d'initiatives, d'alliances avec d'autres acteurs et de créations d'associations citoyennes liées au projet peuvent être observés suite à la création de cette initiative. Déjà en 1974, l'initiative populaire aborde le sujet de l'insuffisance de la planification et du **manque d'espaces verts** dans les quartiers considérés : 3% et 5% respectivement de la surface totale de Kreuzberg et de Schöneberg sont dédiés aux espaces verts. Des initiatives de circulation telles que celles en faveur de l'utilisation du vélo et de réductions de vitesses font également partie du répertoire de la BIW. En 1976, l'initiative propose, comme alternative à la planification autoroutière, un concept d'**espaces verts de qualité à proximité des habitations**, ce qui mena à des planifications du quartier alternatives gérées par la BIW, incluant également un **modèle d'espaces verts** (« *Grünflächenmodell* »).

Cinq années après la constitution du groupe, l'idée d'un projet concret s'opposant à la planification d'une bretelle autoroutière prend forme, avec des propositions de **participation citoyenne**, ironiquement appelée « **Grüntangente** » pour appuyer la volonté de **créer et maintenir les espaces verts urbains** (id.). Les expositions des idées recueillies en faveur du maintien des espaces verts ont proposé une vision alternative à la bretelle autoroutière prévue. Le concept « Grüntangente » est approfondi et abouti à l'idée de « **centralité verte** », avec un **réseau d'espaces verts** interconnectés à l'échelle de la ville. En fonction des partis politiques au pouvoir, l'idée de l'autoroute urbaine réémerge, certes sous diverses formes (boulevard urbain, formes et longueurs de la route variables, etc.), mais l'initiative populaire s'oppose encore et toujours contre ces projets et, parallèlement à ces événements, s'investit dans les discussions qui émergent autour du **plan de zonage** et du **programme paysager** en 1984.

En 1988, le groupe de travail Gleisdreieck (*Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck*) se met en place et revendique un parc naturel pour le site. Le début des années '90 est marqué par la formation du groupe d'intérêt Gleisdreieck (*Interessensgemeinschaft (IG) Gleisdreieck*) réunissant entre autres le groupe de travail Gleisdreieck, la BIW et autres groupements). La décision officielle pour faire du site Gleisdreieck un parc fut annoncée en 1997. Puis, en 1998, la communauté d'action Gleisdreieck (*Aktionsgemeinschaft (AG) Gleisdreieck*) fut créée, réunissant encore plus de groupes - dont la *IG* Gleisdreieck, la BIW et d'autres initiatives et groupes – et interagissant de ce fait avec les bureaux de planification, le propriétaire privé d'une partie des terrains (la *EisenbahnImmobilienManagement-Gesellschaft (EIM)*, aujourd'hui la VIVICO REAL ESTATE GmbH) et les représentants du sénat pour le développement de la ville.

C'est de cette manière qu'en 2001, la AG Gleisdreieck convoque une réunion sous forme de tables rondes avec la VIVICO et le district de Kreuzberg pour délibérer de l'utilisation future du site – tout en contestant

les constructions de 20ha ambitionnées par la VIVICO. En 2005, le contrat-cadre prévoyant des ventes de terrains aux abords des anciennes gares de triage est signé – malgré des contestations de la part de la AG Gleisdreieck – ce qui permet le déclenchement du concours d'idées pour le futur Park am Gleisdreieck.

### 6.2.2 Participation citoyenne

Une démarche participative a donc été initiée étant donné l'importance du parc pour les quartiers avoisinants. La participation citoyenne s'est déroulée en 2005 en trois grandes étapes sous trois formes participatives différentes, en amont du concours d'idées, détaillées ci-dessous.

Pour chaque étape, un bref retour sur les résultats principaux en lien avec les services écosystémiques sera réalisé, suivi d'un tableau comparatif des différentes demandes énoncées lors de chaque étape.

#### 6.2.2.1 Questionnaire

Le **questionnaire** (Klaphake, Mahlke, Pieschel, & Schröder, 2005) a été envoyé au printemps et en été 2005 aux habitants vivant à proximité du parc (zone grisée ci-dessous, Figure 10) afin de connaître leurs attentes et leur perception quant au futur parc.

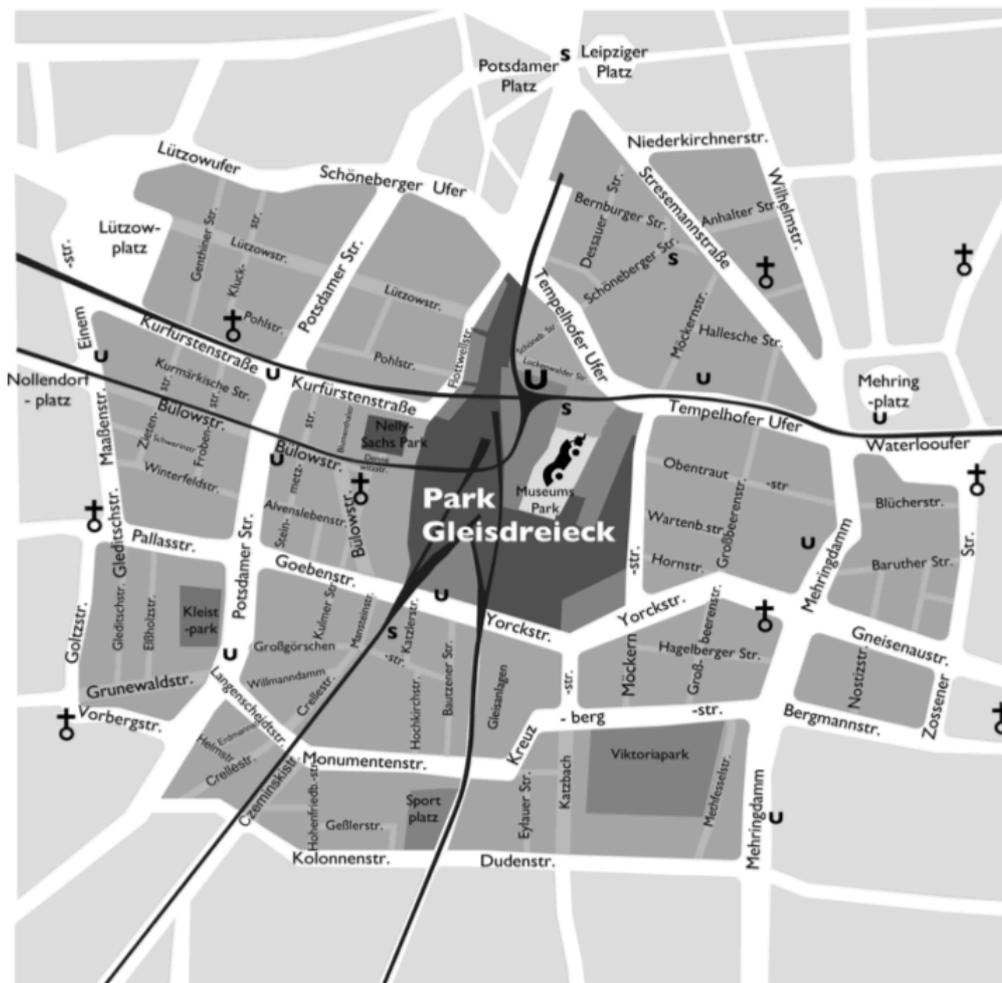


Figure 10 : Zones ciblées pour les questionnaires dans le cadre de la première étape de la participation citoyenne (Klaphake, Mahlke, Pieschel, & Schröder, 2005)

Les premiers retours montraient que la population habitant à proximité du futur parc était très hétérogène et plutôt à faible revenu (AI, chômage, population étrangère, population jeune), à noter que l'échantillon est non-représentatif. Des interviews avec des groupes cibles ont complété le questionnaire afin d'intégrer un maximum de personnes dans le processus. Étonnamment, presque 50% des personnes ne savaient pas qu'un projet de parc était prévu sur le site en question. Cependant, un grand nombre des répondants était en faveur d'un tel projet.

D'après les résultats du questionnaire, les personnes recherchent un parc facilement accessible dans lequel il est possible de se reposer et de profiter de la tranquillité des lieux. Le côté nature du parc Est également un facteur attendu. Un accès à un espace vert est important étant donné que 40% des personnes questionnées vont dans un parc plusieurs fois par semaine, ¼ des personnes se rendant pour ce faire dans d'autres quartiers.

Parmi les activités considérées comme importantes par les usagers, sont citées entre autres se promener, lire, pouvoir profiter du soleil, la tranquillité et profiter de la nature. Les auteurs de l'évaluation remarquent une dichotomie entre les activités sportives et de repos mentionnées par les personnes questionnées, étant donné que les deux types de passe-temps ont été cités.

Parmi les activités sportives pouvant être pratiquées dans le parc étaient mentionnés le frisbee (30%), le tennis de table et la pétanque (20% chacun) et course à pied et vélo (50% chacun). 70% des personnes demandent des cheminements propres pour le vélo ou le roller. Plus de la moitié des personnes questionnées souhaiterait utiliser le parc comme moyen de traverser ou comme chemin de passage.

Des éléments de conception importants pour les usagers étaient de grands espaces de verdure (gazon), des endroits tranquilles, des vieux arbres et arbustes, des éléments d'eau, de la nature sauvage, des chemins éclairés et des bancs. Les styles de parc que les usagers préféraient étaient d'un côté un parc s'apparentant beaucoup à un parc naturel et d'un autre un parc paysager.

#### 6.2.2.2 Dialogue en ligne

Le **dialogue en ligne** (Riedel, Hagedorn, & van Aaken, 2005) se présentait sous la forme d'une plateforme de discussion et d'information mise en ligne entre le 23 octobre et le 12 novembre 2005. Elle s'adressait à toute personne intéressée, d'où le principe que chacun pouvait énoncer et discuter des propositions d'idées et de conception du futur parc. En tout, près de 7800 personnes ont participé.

Parmi les thèmes de discussion figurait surtout le but du parc. Les intéressés ont mentionné la nécessité de créer un espace vert en plein milieu de la ville en respectant le patrimoine, la conservation des éléments de végétation et la préservation de la faune, ainsi que la possibilité d'usages multiples.

Les souhaits énoncés étaient principalement la proximité à la nature, la possibilité de pratiquer divers sports et la différenciation des usages (sport versus repos). Concernant le patrimoine, il a été proposé de reconverter les éléments déjà présents sur le territoire pour y insérer diverses activités (salles de sport, cafés, etc.) et de mettre en avant les voies ferrées des S- et U-Bahn. Pour le parc en lui-même, il est ressorti que les usagers souhaitaient des places et des espaces de jeux, une mise à disposition de mobilier urbain (notamment des bancs et des chaises déplaçables), une création d'entrées et d'accès (remarquables, si possible), des liens et un réseau de chemins.

### 6.2.2.3 Ateliers participatifs

La **première phase** des **ateliers participatifs** ouverts à tous (la seconde s'est réalisée après le premier tour du concours d'idées) (STADTplus & ts redaktion, 2005) en automne 2005, les deux week-ends des 29 et 30 octobre et 5 et 6 novembre ont clos cette démarche participative pré-concours d'idées.

Afin d'animer la participation, des invitations ont été distribuées aux personnes qui avaient déjà reçu le questionnaire en amont, les médias ont participé à la divulgation de l'information d'un atelier participatif, tout comme des flyers et des panneaux. Ces ateliers se présentaient sous la forme de balades exploratoires (Rheinländer, 2019) suivies de la participation à des ateliers d'idées auxquels près de 2000 personnes se sont jointes.

Les résultats de ces ateliers montrent qu'il y a un intérêt considérable pour le parc et pour le maintien de la végétation pionnière et le patrimoine présents sur le terrain (voies ferrées, bâtiments), deux éléments qui marquent l'identité du lieu. Il a souvent été remarqué qu'il y avait un manque de liant Nord-Sud et Est-Ouest et que le parc pourrait répondre à cette lacune.

Les attentes des futurs usagers envers les concepteurs sont multiples. Ainsi, la séparation des espaces d'action (sport) et de tranquillité va de pair avec le souhait de créer des cheminements propres pour les cyclistes et skateurs. Les terrains de beach-volley au Sud du parc Ouest étaient une mesure transitoire, une grande partie des personnes ayant participé aux ateliers souhaitait cependant maintenir ces terrains. Un public cible large est visé pour la planification du parc, c'est pour cela que des places de jeux diverses sont souhaitées, tout comme de l'art dans le parc et des cafés ou des kiosques, de préférence centralisés et insérés dans des bâtiments existants.

Les participants se sont prononcés en faveur d'un parc naturel, en maintenant les éléments existants, notamment les éléments naturels dont la forêt qui traverse le parc Est. De plus, le souhait de grandes aires herbacées et des axes de vues a été énoncé, tout comme la mise en place de jardins communautaires. L'intégration de l'eau était également une attente des participants.

Concernant la structure du parc, des entrées emblématiques devraient inviter les personnes à visiter le parc, tout comme une illumination des chemins et la valorisation des voies de chemin de fer qui s'enfoncent sous le parc, afin de créer un lien avec le passé ferroviaire du futur parc.

Afin de démontrer l'intérêt par les citoyens pour l'espace vert et par extension les services écosystémiques, nous avons procédé à une étude comparative du contenu des trois démarches participatives (A, B et C respectivement dans l'ordre des démarches réalisées). Pour ce faire, nous nous sommes penchés sur des éléments qui ont été demandés dans le cadre des démarches participatives et les comparons aux composantes existantes dans le parc aujourd'hui. Notons que cette analyse est subjective et non-exhaustive, étant donné que chaque démarche participative se présentait sous une forme différente :

<b>Éléments existants aujourd'hui dans le parc en fonction de ce qui a été proposé dans la phase participative</b>	A	B	C
Végétation à maintenir (forêt) / parc naturel	x	x	x
Espaces non-accessibles pour préserver la nature	x	x	x
Mélange ancienne végétation / nouvelle végétation		x	
Grandes étendues d'herbe	x		x
Patrimoine visible / à maintenir (viaducs, bâtiments)		x	x
Patrimoine souhaité (notamment les rails)	x	x	x
Visibilité des éléments ferroviaires encore utilisés aujourd'hui (S-Bahn et U-Bahn, train)		x	
Utilisateurs multiples / usages multiples	x		x
Séparation tranquillité versus action	o	x	x
Liens (Est-Ouest, Nord-Sud)	x	x	x
Traversante au-delà du parc (pour cyclistes surtout mais aussi piétons), trames		x	x
Aménagement d'un réseau de chemins (orientation, différenciation des usages)		x	x
Axes de vue			x
Points de repère visibles		x	
Espace pédagogique pour la nature		x	x
Présence d'eau	x	x	x
Grandes balançoires			x
Skate-park		x	x
Art dans le parc	o		x
Kiosques / cafés		x	x
Toilettes		x	x
Mobilier urbain (principalement bancs)	x	x	x
Entrées remarquables		x	x
Entrées à tous les endroits possibles		x	x
Entrées « cachées »		x	
Illumination	x	x	x
Places de jeux selon divers groupes cibles	o	x	x
Séparation des utilisateurs pour les chemins (cyclistes et piétons en voie propre)	x	x	x
Espaces de sports situés aux abords du parc (meilleure accessibilité)			x
Terrains de beach-volley	o	x	x

Terrains de basket			X
Terrains de pétanque	O		X
Tennis de table	O		X
Maintien des jardins privés à l'Ouest (condition : ouverture)		X	X
Création d'un jardin communautaire		X	X
Ne pas tout planifier (laisser libre pour des développements futurs)			X
Cinéma/ théâtre / musique			X

X = mentionné clairement / O= interprétation

Tableau 4 : grille de comparaison des demandes citoyennes dans le cadre des trois phases participatives (Pfaller, 2019)

### 6.3 Discussion

Les **mobilisations citoyennes** ont débuté lorsqu'un plan de bretelle autoroutière menaçait la destruction d'une partie du terrain ferroviaire abandonné à l'époque (SQ1.1). Les groupements citoyens qui se sont formés suite à cette déclaration se mobilisèrent afin de renforcer la qualité urbaine des habitants en s'engageant en faveur d'un ensemble de demandes, avec notamment la requête de requalification de la friche en espace vert comme pièce maîtresse. Des demandes apparentées telles que davantage de pistes cyclables ou des zones calmes avec priorité aux piétons s'inscrivent dans les mouvements urbains post-modernistes avec une demande renforcée pour les espaces publics au détriment d'espaces pour les voitures.

Les revendications principales énoncées lors du **processus participatif** faisaient référence à la présence d'espaces verts, de mobilier urbain et une multitude d'activités physiques, tout en veillant à séparer les différentes fonctions dans l'espace (SQ1.2). Le style de vie professionnel des citadins est à l'origine de la demande d'infrastructures sportives, comme l'a déjà fait remarquer Gehl (2010 : 184-185). Les activités que les futurs usagers souhaitent ancrer sur le territoire étaient de type communautaire. Plus précisément, il s'agissait de créer des infrastructures destinées à un public le plus large possible (ibid.). De cette façon, les propositions de grands projets destinés à un groupe de personnes restreint ont été bannis, tels que des terrains de sport ou des salles privatives. Des délimitations pour des espaces de jeux de petite surface telles que des places de jeux et le skate-park ont été approuvées. La demande d'inclure des toilettes et des kiosques dans la planification montre que l'espace vert ne sera pas uniquement utilisé pour des activités sportives, mais également pour s'y reposer et séjourner quelques heures. Des infrastructures en conséquence sont donc nécessaires. Des formes particulières pour le parc n'ont pas été énoncées ou proposées. Toutefois, des souhaits de création de liaisons Nord-Sud et Est-Ouest, à plus petite mesure, par des cheminements distincts, ont été prononcés et par la suite matérialisés sur le masterplan du parc.

Le processus participatif a dès lors abouti à une demande d'un espace ouvert accessible à tout public et multifonctionnel. La **multifonctionnalité d'un espace** est l'un des principes cité par Da Cunha et Kaiser

lorsqu'il s'agit de produire un espace public de qualité (2009 : 43) qui, à l'échelle de la ville, contribue à la requalification de la ville.

#### 6.4 Conclusion intermédiaire

En tout premier, il importe de dire que les mobilisations citoyennes pour le maintien de nature en ville sont à l'origine du projet Gleisdreieck. Dès le début, il s'agissait principalement de créer une structure verte dans la ville de Berlin au détriment d'une planification d'une infrastructure routière, projet récurrent durant les périodes des revendications citoyennes. L'ancienne friche ferroviaire présentait alors un potentiel de requalification dans le sens de former un maillon dans la trame verte qui traverse la ville de Berlin.

Il est à noter que trois démarches participatives ont été réalisées afin de toucher le plus grand nombre d'utilisateurs potentiels. Les questionnaires en début de processus visaient les habitants des quartiers avoisinants. Le dialogue en ligne et les ateliers participatifs avaient pour but d'attirer principalement les personnes intéressées, des usagers potentiels hors-quartiers.

Les services écosystémiques sont étudiés depuis une dizaine d'années environ (Mehdi et al., 2017 : 9) et recouvrent une grande palette de fonctions.

Notre première hypothèse (**H1**) stipulait que les éléments défendus par les citoyens et citoyennes dans le cadre des mobilisations puis de la participation sont en lien avec les services écosystémiques apportés par la friche (et par extension le futur parc) à la population.

La décortication des attentes des citoyens dans la partie précédente indique que, autant lors de l'étape informelle des revendications citoyennes à partir des années 1970 que lors de la partie organisée dans le cadre de la participation citoyenne, les demandes peuvent être analysées sous l'angle des services écosystémiques. Suite à l'analyse, nous avons pu constater que les revendications évoquées pendant les deux grands moments d'implications citoyennes sont **différentes**.

Étant donné que les mouvements citoyens étaient impliqués dans un grand nombre de projets différents au niveau de la ville entière, leur point de vue était différent de celui des citoyens engagés dans la participation citoyenne plus tard. En Allemagne, les années 1970 sont marquées par de nouveaux mouvements sociaux, notamment des initiatives populaires<sup>14</sup> comme le mentionne Rosol (Rosol, 2010 : 551). Ces initiatives se sont créées dans le cadre du mouvement environnementaliste pour dénoncer la souveraineté de l'administration sur les espaces verts. De ce fait, les **services écosystémiques** revendiqués par les mobilisations citoyennes entre les années 1970 et 2000 étaient fondés sur une lutte sous-jacente

---

<sup>14</sup> « *Bürgerinitiativen* » en allemand et dans le texte

contre les autorités et pour des espaces verts qui apporteraient des services écosystémiques culturels. Les arguments employés par les porte-paroles en faveur d'un espace vert reflétaient majoritairement des **valeurs urbanistiques**, le parc se présentant en tant qu'équipement structurant de la ville et d'outil de planification, services mentionnés dans Mehdi et al. (Mehdi et al., 2017 : 8).

Les attentes des futurs usagers envers le parc sont principalement des **services écosystémiques culturels**. Ceux-ci se présentent sous différentes formes, telles que la disponibilité en espaces permettant de se reposer ou de pratiquer des loisirs, d'une valeur esthétique et une manière de mettre en valeur le patrimoine (ibidem). Ce patrimoine fut identifié par les participants sous la forme de la forêt pionnière et le passé ferroviaire de la friche qui étaient les deux des éléments mis en valeur antérieurement.

Cette première analyse prouve que toute personne attribue des valeurs et des fonctions différentes et multiples à des espaces verts urbains, comme le mentionnent Selmi et al. dans leur recherche intitulée « *multifonctionnalité des espaces végétalisés urbains* » (Selmi et al., 2013). En parallèle à une réflexion grandissante autour de la multifonctionnalité des éléments constitutifs de l'urbain, le lien entre services écosystémiques et multifonctionnalité des espaces verts reste ambiguë (id. : 11). Dans le cadre de ce travail, nous avons inconsciemment adopté le point de vue anthropocentrique de la multifonctionnalité des espaces verts<sup>15</sup>, défini comme « *l'ensemble des fonctions sociales, écologiques, esthétiques, et autres* » (David, 2011 dans Selmi et al., 2013 : 5). Ce regard porté sur l'espace ouvert du futur parc provient du fait que les demandes émanant des citoyens sont modulées autour de leurs besoins. Naturellement, le parc offre d'autres services à la population qui n'ont pas été approfondis dans cette étude car nous nous sommes uniquement référés aux implications citoyennes. Nous considérerons « *la multitude des services procurés par les espaces végétalisés urbains* » (Selmi et al., 2013 : 5) à la population, où les « *multifonctions* » renvoient à « *l'évaluation quantitative et/ou qualitative des SE [Services Écosystémiques] rendus par des espaces végétalisés urbains* » (ibid.).

La végétation peut alors remplir diverses *fonctions* (économiques, sociales, environnementales et urbaines) et donc apporter des *services* variés à la population selon son emploi.

---

<sup>15</sup> Selmi et al. (2013) présentent deux axes de recherche dans leur article au sujet de la multifonctionnalité des espaces verts : d'un côté la vision anthropocentrée qui sera retenue dans ce travail, et de l'autre la vision écocentrique qui décrit « *l'ensemble des fonctions écologiques issues du processus écologique d'un écosystème* »

## 7 Acte 2: Park am Gleisdreieck / une couture urbaine

### 7.1 Situation: le parc

Suite à la participation citoyenne, la première phase du concours d'idées et de réalisation paysagère fut mise en place. Sur la surface de **42 ha** du périmètre au total, la surface du parc à réaliser était d'environ **32 ha**. Des nouvelles constructions de type immeubles d'habitation étaient prévues tout autour du parc et ont abouti aujourd'hui. Jusqu'au 6 mars 2006, 86 bureaux ont soumis leur proposition d'aménagement, mais seulement onze bureaux ont été invités à poursuivre leurs travaux. La seconde phase de participation citoyenne propose par la suite un échange avec ces bureaux choisis par le jury sous la forme de dialogues et de commentaires en ligne. Le 17 juillet 2006, une fois les projets retravaillés, le jury se prononce finalement en faveur du bureau Atelier Loidl Berlin pour leur projet « *Eine grüne Pause in der Stadt* »<sup>16</sup> (Lichtenstein & Mameli, 2015 ; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2005b).

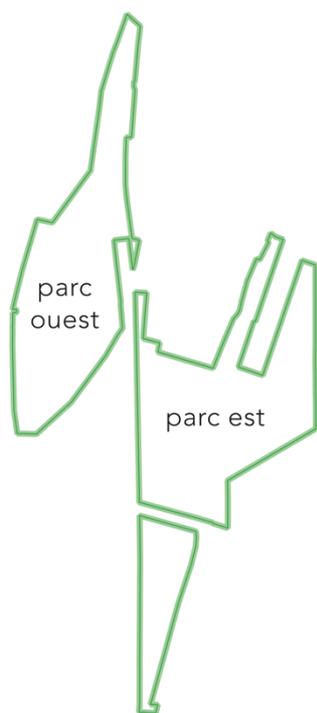


Figure 11 : les deux parties du parc (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)

En 2007, la troisième phase de la participation citoyenne se met en place dès le début des travaux. Des forums de planification eurent lieu afin d'approfondir les ébauches proposées par le bureau, notamment avec la Grün Berlin GmbH et un groupe de travail qui accompagne l'évolution du parc encore aujourd'hui, la *NutzerInnenbeirat*.

En 2011, le parc Est est inauguré et deux ans plus tard le parc Ouest<sup>17</sup>.

Pour le plan actuel du parc avec les différentes dénominations des espaces, voir la partie « Annexes ».

<sup>16</sup> Traduction libre : « Une pause verte en ville »

<sup>17</sup> Projet primé :

- Parc Est : « *Silver Urban Quality Award* » en 2011 et deuxième prix de l'« *European Garden Prize* » du « *European Garden Heritage Network (EGHN)* » pour la catégorie « *Innovative contemporary conception or design of a park or garden* » en 2012
- Parc en entier : « prix de l'architecture Berlin » en 2013, prix spécial de l'« urbanisme en Allemagne » en 2014 puis prix de « l'architecture-paysagisme Allemand »

## 7.2 Parc urbain: analyse synchronique

Dans cette seconde partie analytique, nous nous intéresserons davantage aux dimensions physiques du parc urbain et leur agencement. Les théories appliquées dans cette partie se réfèrent, dans un premier temps, à la qualité formelle de la qualité urbaine (Da Cunha et Guinand, 2014) pour décrire la forme urbaine et l'illustrer cartographiquement par la suite. Couplé à cette première étape théorique, les cinq composantes de la lisibilité d'un espace décrites dans la méthodologie de Lynch (1976) permettront de rendre compte du potentiel de couture urbaine du parc. Nous nous attachons à la définition de la couture urbaine proposée par Piroddi et Colarossi (1991, 362): « *« couture » signifie avant tout raccordement au réseau des rues et aux parcours joignant ou traversant le bord de l'aire construite existante* ».

### 7.2.1 Forme urbaine

Les limites du parc sont définies par les frontières héritées et résultent du tracé des rails et des constructions d'immeubles en périphérie de ces rails. Comme le souligne Riboulet (Riboulet, 1998 : 39) « *toute nouvelle division de l'espace s'inscrit dans une division antérieure de l'espace* ». Les limites du parc sont donc définies par l'étendue de l'ancienne gare de triage.

Pour cette partie du travail, nous allons nous intéresser à la composition urbaine du parc<sup>18</sup>, sachant que la composition renvoie à « *tout ensemble qui entretient des relations entre les parties qui le constituent et le tout qu'elles forment* » (id. : 43). Notons que tout ce qu'un espace contient fait objet d'élément de composition et doit renvoyer à une cohérence de l'espace en lui-même et de l'espace dans son contexte urbain.

---

<sup>18</sup> Chaque catégorie est référencée – si possible – par une illustration en annexe de ce document.

### 7.2.1.1 Végétation

#### Carte 2 / Végétation urbaine

La planification du parc tournait autant autour de la préservation de la végétation que la création d'espaces de détente pour un public cible très large.

#### **Forêt pionnière**

La végétation de type pionnière se retrouve au centre du parc Est, nommée « *Wäldchen* » (petite forêt) et au Sud du parc Ouest, dans une zone appelée « *Stadtwildnis* » (nature urbaine) avec la prolongation vers le Nord de ce type de végétation, le long des jardins privés « *Kleingartenkolonie* ». A noter que la végétation dans le parc Ouest est plus récente que celle du parc Est étant donné l'emplacement de la logistique de chantier pour la place de Potsdam à cet endroit précis. Quelques groupements d'arbres pionniers et des arbres singuliers historiques sont répartis dans le parc Est. Il s'agit naturellement de feuillus de la région.

#### **Arbres (nouvelles essences)**

Une attention particulière a été portée envers le choix des nouvelles essences d'arbres qui sont issues de la région (Endter, 2019). Celles-ci sont placées de manière stratégique le long des parcours qui traversent le parc ou dans la continuité de la végétation pionnière dans le but de pouvoir créer des zones d'ombre à l'avenir.

#### **Espaces ouverts / cadres**

La pelouse se trouve aux centres des deux parties du parc. Celle-ci est encadrée par les arbres et les chemins qui seront décrits plus tard. Les créateurs du parc ont voulu ériger une armature solide afin de renforcer la cohésion entre les différentes parties du parc. Les cadres formés par la pelouse sont l'un des éléments qui permettent de créer un liant entre les différentes parties du parc (Grosch & Petrow, 2015 : 19).

#### **Jardins**

Les jardins privés existaient avant même que la friche soit requalifiée et sont situés dans la partie à l'extrême Ouest du parc. Les accès y sont restreints, d'autant plus que les chemins sont en terre battue et étroits. En règle générale, les jardins mêmes ne sont pas accessibles au public.

Le jardin « *Rosengarten* » (jardin de roses), un projet interculturel et ouvert à toute la population, se situe dans le parc Est, entre les nouvelles constructions et le parc.

#### **Gravier concassé / végétation pionnière**

A quelques endroits du parc, du gravier concassé permet à la végétation pionnière de s'y installer et de se développer (Endter, 2019). Un rappel quant à l'histoire du développement végétal semble être à l'origine de cette idée.

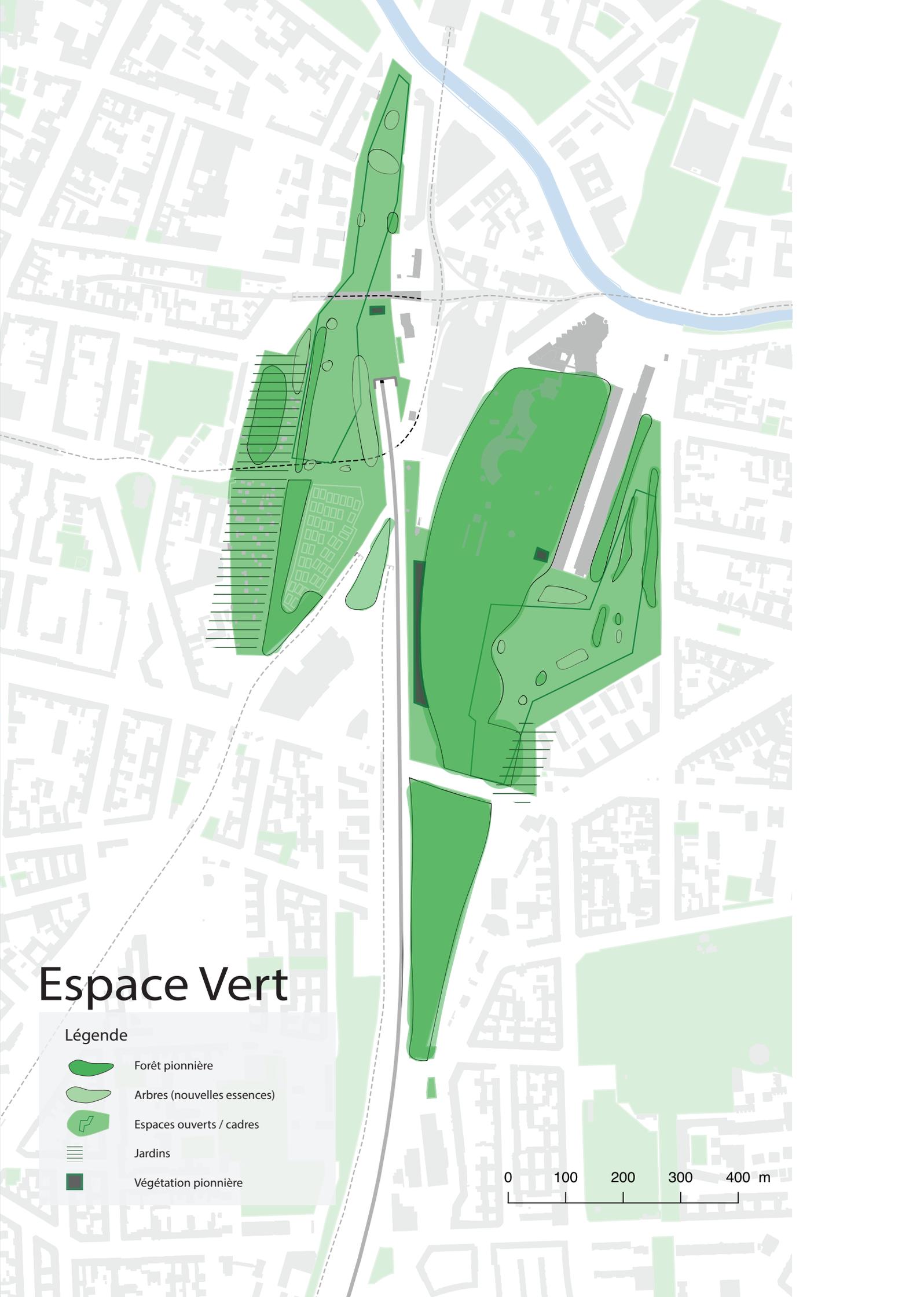
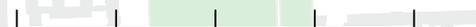
*Ci-après : Carte 2 : divers types de végétation sur le site du parc (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)*

# Espace Vert

## Légende

-  Forêt pionnière
-  Arbres (nouvelles essences)
-  Espaces ouverts / cadres
-  Jardins
-  Végétation pionnière

0 100 200 300 400 m



### 7.2.1.2 Mobilier urbain

#### Carte 3 / Matérialité des sols

##### Sol (matérialité, colorimétrie)

Le sol est composé de cinq formes distinctes : bétons continus clair, foncé et rouge, du gravier ainsi que des pavés.

Le béton rouge continu encadre la pelouse du parc Est, comme nous y avons fait allusion dans la partie 5.2.1.1 concernant la végétation. Il est également utilisé pour les escaliers qui invitent à pénétrer l'Est du parc. L'idée des concepteurs était d'imiter les parcours de course en tartan sur les terrains de sport et de mettre à disposition aux usagers une piste de course dans le parc (Grosch & Petrow, 2015).

Le béton foncé compose l'axe Nord-Sud. Il est également utilisé comme matériau de cadrage du parc Ouest et vient aussi s'adosser en partie au cadrage marqué par le béton rouge dans le parc Est.

Les chemins en béton clair traversent d'une part le parc Est horizontalement et créent, d'autre part, les liens entre les cadres formés par les chemins dans les deux parties du parc.

Les passages en gravier sont peu présents sur le site. Dans le parc Est, le chemin en gravier est en parallèle à l'axe majeur Nord-Sud et vient s'adosser à la forêt. Dans le parc Ouest, ces sentiers semblent créer des cheminements informels, soit sous forme de ligne de désir qui a finalement été balisée (Nord), soit en tant que solution transitoire le temps de clarifier l'entrée dans cette partie du parc (Sud).

Finalement, l'accès à la place centrale du parc Est se fait à travers un chemin composé de pavés situé entre les deux hangars de l'ancienne gare de triage. La composition de cette place fait écho à l'histoire de la gare ferroviaire, les chemins d'accès aux quais étant formés de pavés (Bauer, 2019a). Une autre place de même style se situe sur le même axe à l'Ouest de la place centrale. Celle-ci est bordée par le skate-park au Sud et accueille le *Poststellwerk*, un bâtiment historique comprenant un café ouvert durant la saison estivale et la gérance du parc. La dernière place de revêtement de pierres est localisée au sein des jardins privés à l'Ouest du parc et sert de terrasse au café autogéré qui s'y situe. Le même type de dallage est utilisé pour les deux entrées au Nord et au Sud du parc et crée une impression de symétrie.

Le gravier est utilisé comme marqueur pour les bordures externes du parc faisant office de places. Ces espaces comportent respectivement à l'Est un kiosque et un espace de jeux (place de jeux et tennis de table), et à l'Ouest un kiosque, une place de jeux et un espace de détente sous forme d'assise. La place centrale du parc Est qui s'adosse au cadrage Est et à la place dallée renferme des terrains de pétanque

et des espaces de détente sous forme de longs bancs en bois. A noter que le gravier a, respectivement, les couleurs gris, clair et rouge.

Le sable est uniquement utilisé pour la place au centre du parc Ouest, devant les assises, et pour les terrains de beach-volley, accessibles seulement durant la saison estivale, au Sud du parc Ouest.

Le tartan, matériau mou utilisé pour les terrains de sports extérieurs, ne se trouve qu'à un seul endroit, au centre du parc Ouest. Effectivement, un certain nombre d'infrastructures sportives peut être retrouvé à cet endroit. La couleur verte n'est pas choisie par hasard comme nous le découvrirons plus tard.

Des chemins de terre battue - qui ne sont pas inscrits sur la carte - sont les cheminements qui relient les jardins privés entre eux et se situent également dans la forêt pionnière « *Stadtwildnis* » à l'Ouest du parc.

La largeur des chemins varie, où une voie à deux couleurs différentes mesure environ 6m, autant dans la partie Est que Ouest du parc. Les chemins à couleur unique font environ 4m de large.

Nous nous pencherons davantage sur les agencements des places et des chemins dans la partie 5.2.2. concernant la lisibilité du site. Cependant il est d'ores et déjà possible d'affirmer qu'à eux seuls, la colorimétrie et la matérialité des chemins nous permettent d'ores et déjà de constater une hiérarchie des voies. L'axe Nord-Sud traversant le parc en entier, tout comme l'axe Est-Ouest à l'Est en continuité d'une voie routière et rejoignant cet axe central, sont de bonnes indications que ces deux axes font partie de l'armature du parc, étant des axes principaux.

## **Entrées**

Un certain nombre de passages permet d'accéder au parc, les accès principaux se calant sur les axes de transport majeurs existants. Ces entrées se situent aux extrémités Nord et Sud du parc ainsi qu'aux prolongations des routes existantes. Un accès majeur est également assuré depuis la gare Gleisdreieck. Dû à son historique de gare de triage, le parc est surélevé par rapport au niveau de la route. Des rampes et des escaliers sont donc nécessaires pour accéder au parc.

# Matérialité / sol

## Légende

### Chemins

 Béton clair / foncé / rouge

 Gravier

 Pavés

### Places

 Béton

 Gravier

 Pavés

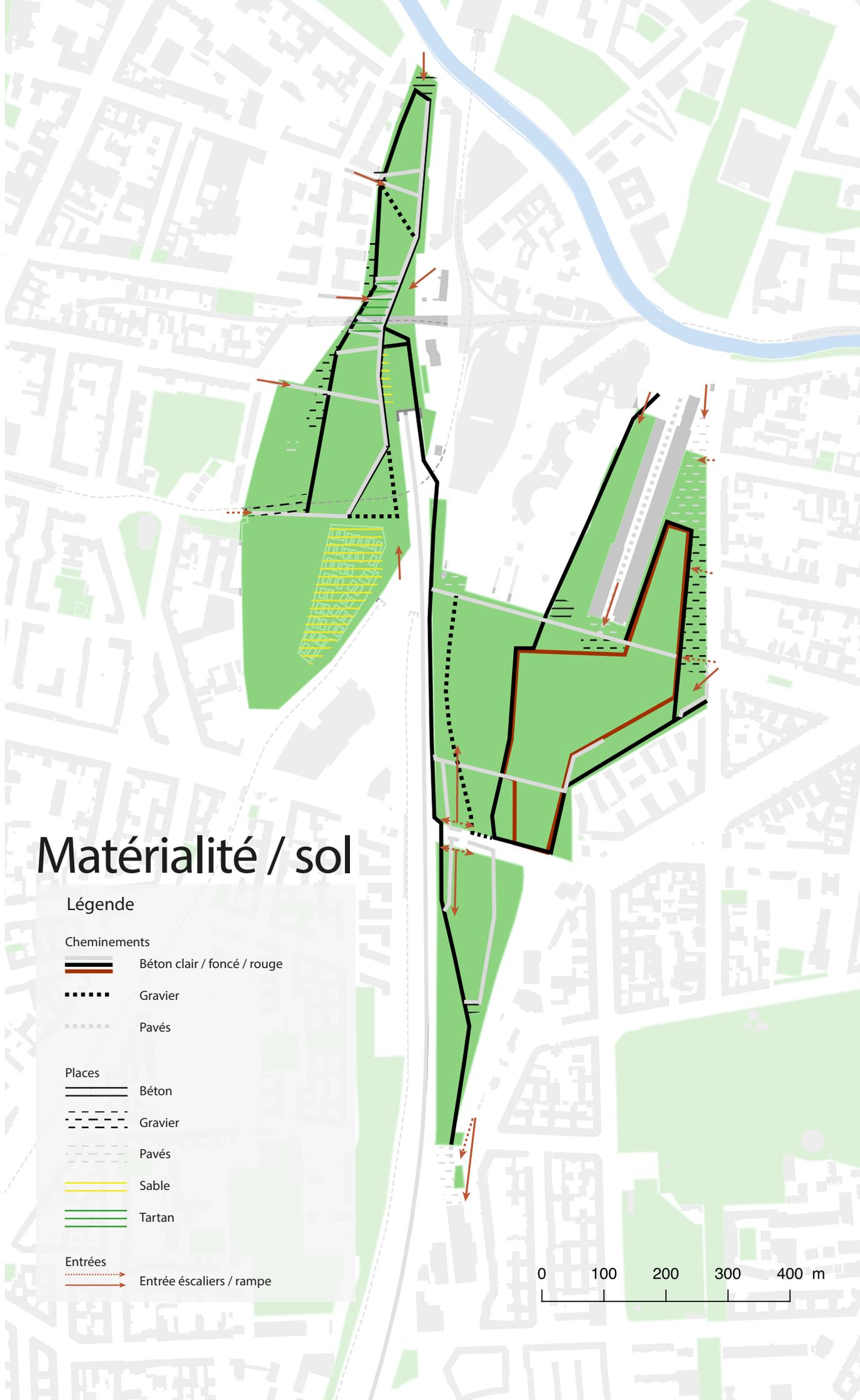
 Sable

 Tartan

### Entrées

 Entrée escaliers / rampe

0 100 200 300 400 m



## Carte 4 / Bancs et assises

### Bancs et assises (matérialité, colorimétrie)

Nous différencions entre bancs et assises selon leurs proportions. L'envergure des assises est dans ce cas supérieure à celle des bancs. De plus, les assises invitent davantage à un repos d'une durée prolongée étant donné leurs formes. Cette différenciation morphologique, utilitaire et de localisation permet de définir les deux grandes catégories de cette rubrique : les bancs en premier et les assises dans un second temps.

Les bancs sont tous répartis le long des axes traversants. Leur localisation est corrélée à leur matérialité et par conséquent à leur colorimétrie. Ces bancs existent en trois typologies : les bancs en **bois avec et sans dossier** (les combinaisons des deux n'est pas considérée comme une typologie à part) ainsi qu'en **blocs massifs de bois** et les bancs en **béton clair**.

Les bancs en bois sont le mobilier urbain le plus récurrent sur le site du parc, situés tout le long de tout type d'axe de passage. Tout à l'Est du parc, à proximité des différents espaces de jeux (Ci-après : Carte 7) la typologie principale est le banc sans dossier, probablement pour des questions de sécurité, de limitation de dégâts ou encore parce que le temps de séjour est estimé à peu de temps. Les autres bancs en bois avec dossier sont disposés de manière régulière le long des traversantes du parc. Comme nous l'avons vu précédemment dans la partie concernant le processus participatif (6.2), la présence de bancs dans le parc était un élément souhaité par une grande partie des participants, surtout par la catégorie de personnes âgées.

Les quelques bancs de bois massif se situent aux abords des terrains de basket, au Sud du parc Est et au centre du parc Ouest, où d'autres activités sportives peuvent également être pratiquées. Le choix de cette morphologie réside sans doute dans la volonté de proposer un moyen de s'asseoir résistant à tout usage possible.

Finalement, les bancs en béton clair sont situés le long des axes que nous avons précédemment identifié comme étant des chemins importants pour la structure du parc. Le fait qu'une unité thématique de bancs borde ces traversantes semble renforcer notre proposition d'axes structurants. Le matériau naturel qu'est le bois a été choisi pour les bancs omniprésents dans le parc. Les matériaux minéraux ont été définis pour des bancs situés à des endroits qui sont plus fréquentés, où il y a plus de passage. Ces bancs doivent donc être plus résistants à l'usage.

Le second groupe est composé d'assises qui invitent à la détente et donc à un temps de séjour plus long. Celles-ci peuvent être départagées en deux groupes. Celles qui sont aménagées en gradins et celles qui forment de longues banquettes avec dossier et/ou repose-pieds.

**Assises en gradins** : ces espaces de détente font face aux axes traversants et sont donc facilement accessibles. Elles se présentent sous la forme d'escaliers en bois et sont réparties majoritairement le long des axes principaux, en donnant sur une place ou un espace de rencontre à typologie particulière.

Dans le parc Ouest par exemple, donnant principalement sur un espace ensablé, les gradins épousent la forme du terrain légèrement en pente. De plus, le soir, cet espace est exposé au soleil ce qui lui donne une ambiance particulière.

**Banquettes** : Les quatre bancs allongés avec dossier ou sans et avec repose-pieds ou sans sont positionnés le long des axes encadrant la pelouse du parc Est. Ils sont composés de bois massif et les sièges sont ponctués de systèmes anti-skate. Leur orientation vers l'herbe permet de créer une distance avec les promeneurs et les cyclistes et invite à l'immersion dans la nature.

De part et d'autre du béton rouge, à proximité des banquettes, il est également possible de s'asseoir sur des marches créées par le nivellement du terrain herbacé étant au-dessous du chemin.

### **Poubelles**

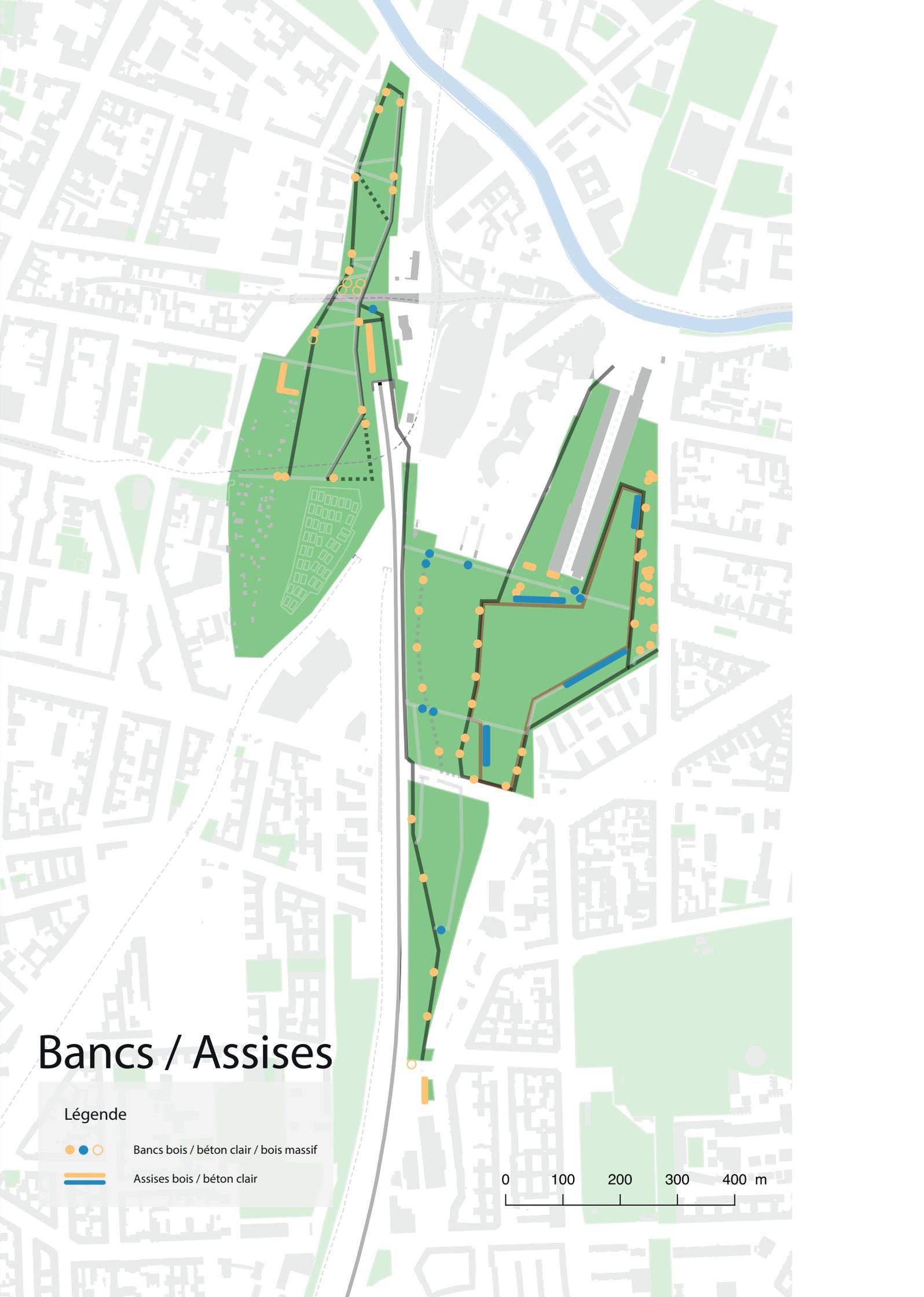
Le parc se veut être un espace propre, comme le montre déjà le pictogramme à l'entrée du parc, comme nous le verrons dans la partie concernant la signalétique ci-dessous. C'est ainsi que les poubelles se situent à proximité des bancs et des places de jeux et sont donc nombreuses. A noter que sur l'espace en tartan vert, les poubelles sont peintes en vert et proche du skate-park, elles sont peintes en rouge, contrairement aux autres poubelles dans le reste du parc qui sont grises.

# Bancs / Assises

## Légende

- ● ○ Bancs bois / béton clair / bois massif
- ▬ Assises bois / béton clair

0 100 200 300 400 m



## Carte 5 / Signalétique

### Signalétique (panneaux à l'entrée/d'information, dessins au sol)

La signalétique est présentée de différentes manières : des cartes d'orientation se trouvent principalement aux points d'accès au parc. D'autres **panneaux** informant sur la faune et la flore sont parsemés dans la partie « *Stadtwildnis* » au Sud du parc Ouest. De plus, quelques panneaux informatifs se situent à proximité de marqueurs de l'espace particuliers (jardin communautaire « *Rosengarten* », pancartes informant sur le passé ferroviaire à différents endroits sur le site, un panneau affiché au grillage sur l'un des chemins principaux du parc informant sur le musée et ses bâtiments historiques, etc.)

Une autre manière de guider les usagers dans le parc sont des **inscriptions au sol et contre les murs** à l'entrée du parc grâce au nom du parc et des pictogrammes sur les utilisations prévues, les restrictions et la forme bien particulière du parc. Sur le site, ces inscriptions renseignent sur les activités qui sont pratiquées dans ces endroits (ex : « danse » peint au sol sur la place centrale du parc Est, « *Waldterrasse* » au Sud du parc Est, « *Leipzig-Berlin* » pour indiquer le chemin cyclable inter-villes, « *Balance* » devant une place de jeux dans le parc Est, etc.) ou encore des informations sur des références historiques du parc (« *Generalszug* » sur le chemin principal dans le parc Est) et sont repérables partout dans le parc, créant de cette façon une unité visuelle.

D'autres pictogrammes non-représentatifs de l'utilisation prévue se manifestent également à divers endroits dans le parc. Des croix au sol dans certaines aires de jeux et des places sans utilité précise, des points indiquant le cheminement de la voie cyclable inter-villes, des flèches imposantes guidant les usagers du parc sur la trame liante, etc. ne sont que quelques exemples de supplémentaires de marquages au sol.

Au stade actuel, une suite de tableaux affichée contre le grillage sur la place au Nord du skate-park informe sur l'histoire du parc Est, donnant symboliquement sur le site de construction de la future centralité urbaine « Urbane Mitte ».

### Art urbain

Des graffitis et de l'art urbain sont mis en avant sur les murs qui longent les voies de chemin de fer dans le parc Est et qui donnent sur le skate-park.

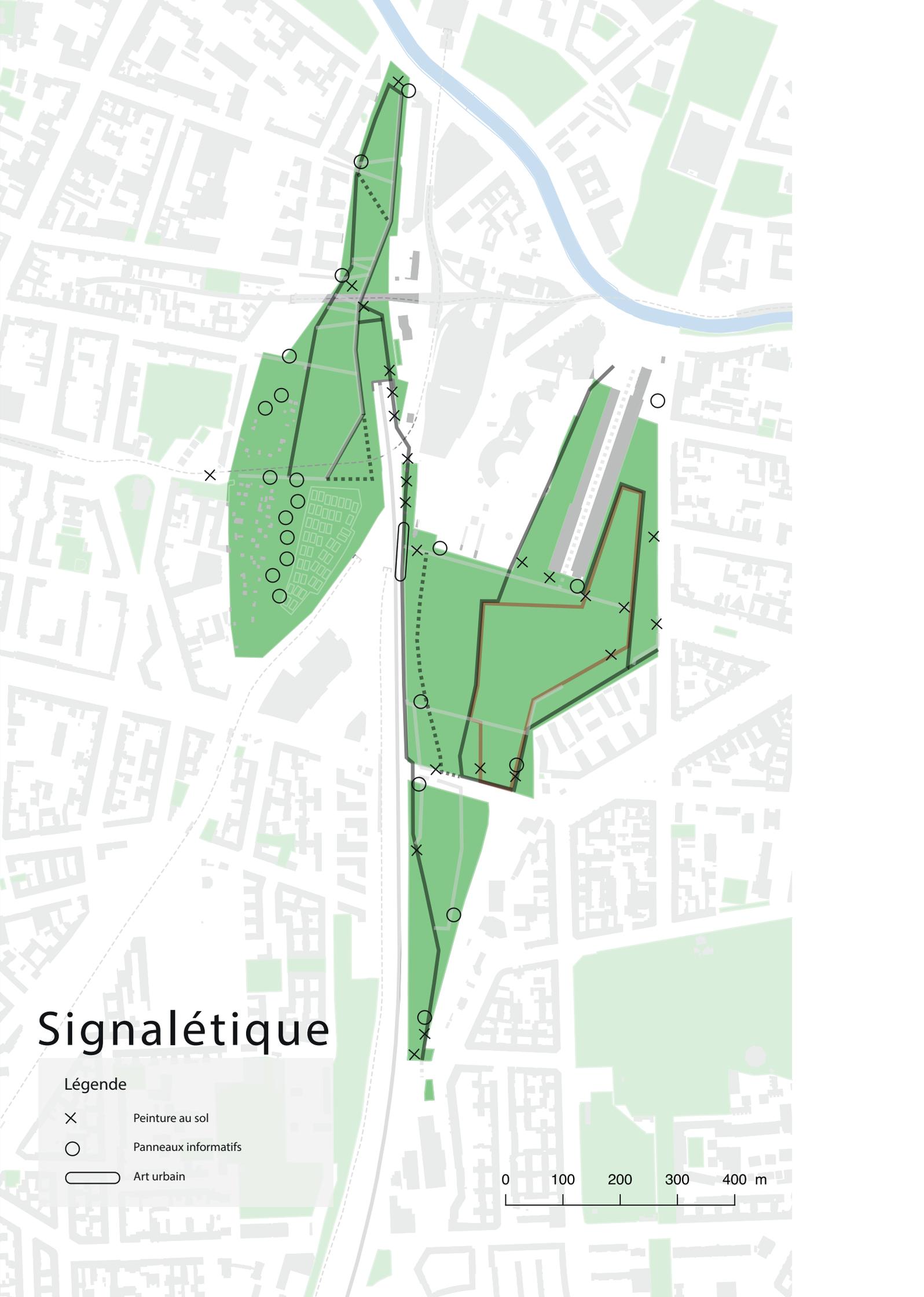
*Ci-après : Carte 5 : signalétique dans le parc (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)*

# Signalétique

## Légende

- × Peinture au sol
- Panneaux informatifs
- Art urbain

0 100 200 300 400 m



## Carte 6 / Trame lumineuse

### Signalétique lumineuse

La signalétique lumineuse se restreint à quelques axes seulement dans le parc. Quelques lampadaires plus grands se situent sur certaines places, aux entrées du parc et à proximité des nouvelles habitations. Cette trame lumineuse renforce les premiers indices qui ont été recueillis dans les parties précédentes, notamment quant aux axes structurants.

*Ci-après : Carte 6 : trame lumineuse (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)*

# Plan Lumières

## Légende



Chemins illuminés /  
Suite de lampadaires



Places illuminées /  
grands lampadaires

0 100 200 300 400 m



## Carte 7 / Places et espaces

### Cafés et kiosques

Les cafés et kiosques se situent sur les places du parc, à savoir les espaces ouverts qui proposent davantage d'activités que les autres espaces du parc. Les cafés dans le parc Est se trouvent le long de l'axe principal, alors que les cafés du parc Ouest se situent proche des jardins urbains. En plus de cela, un bar/petite restauration se situe sur le site du beach-volley.

Il est également intéressant de mentionner la brasserie « Brlo » qui s'est installée entre la gare Gleisdreieck et le parc et qui est une utilisation temporaire de cet espace vague qui se transformera dans un futur proche en une nouvelle centralité urbaine, thématique qui sera approfondie dans le chapitre 6.

### Infrastructures sportives et d'activités / espaces de loisir (places de jeux, tables de ping-pong, terrains de pétanque, skatepark, balançoires)

Les places de jeux sont réparties selon l'âge prévu des usagers (Grosch & Petrow, 2015 : 32). Ainsi, les places de jeux qui sont situées au Nord des deux parties du parc sont prévus pour les enfants très jeunes (0-6 ans d'après les auteurs). A l'Ouest du parc, une place de jeux est prévue pour les enfants entre 0 et 12 ans. La localisation de cette place de jeux n'est pas anodine : les quartiers à l'Ouest du parc étaient considérés comme des quartiers chauds lorsque le parc n'existant pas encore, où proliféraient les deals de drogue et la prostitution. Les aménageurs du parc espéraient, en y aménageant une place de jeux, de déplacer ces usages (Bauer, 2019a ; Rheinländer, 2019).

Les jeunes entre 6 et 12 ans font partie du groupe cible pour la dernière place de jeux qui se situe tout à l'Est du parc, au Sud du kiosque.

Les tables de tennis de table sont à proximité de toutes les places de jeux et les terrains de pétanque se trouvent à deux endroits, sur la place au centre du parc Est et à proximité du terrain de jeux dans le parc Ouest.

L'emplacement proche des rails du skate-park, à l'intersection des axes principaux Nord-Sud et Est-Ouest dans le parc Est, fut proposé lors de la démarche participative.

Les balançoires géantes sont dispersées par paires le long des axes de déplacement.

Un grand terrain de sport – se démarquant par un sol en tartan vert - avec diverses activités (trampoline, lignes tracées au sol, court de basket et installations de sport urbain) se trouve dans l'espace le plus restreint du parc Ouest. Un autre court de basket se situe au Sud, sous le pont Monumentenbrücke.

Le premier constat que nous pouvons tirer de la localisation géographique des places de jeux est leur situation aux entrées du parc, probablement pour faciliter l'accès à ces infrastructures. Il en est de même avec les terrains de sport (basket, beach-volley) et les plus petites installations telles que les tables de ping-pong ou les terrains de pétanque. Les balançoires quant à elles se répartissent dans le parc tel que les bancs et peuvent donc être considérées comme des infrastructures permettant le délasserment.

### **Places de stationnement pour vélos**

Les places de stationnement pour vélos se situent à proximité des places et terrains de jeux et sont constitués de barres métalliques simples.

### **Places de détente**

Les places de détente, notamment caractérisées par la présence d'un local de restauration et/ou d'assises pensées pour le repos de longue durée (Ci-après : Carte 4) se recoupent majoritairement avec les espaces de loisirs et créent donc des espaces dans lesquels les concentrations en activités sont plus denses. Un gradient d'activités qui s'affaiblit en s'éloignant des entrées et des abords du parc est ainsi discernable. Par exemple, l'espace de détente Est est situé idéalement du côté du soleil couchant. Légèrement reculé par rapport aux cheminements, cela lui permet de remplir son rôle d'espace de délasserment, aspect accentué par la présence de sable devant les assises et qui permet de différencier l'espace vis-à-vis du reste du parc. Une ambiance particulière est ainsi créée à travers un agencement distinctif de l'espace.

*Ci-après : Carte 7 : places et espaces (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)*

# Détente & loisirs

## Légende

-  Places de détente
-  Places de jeux
-  Terrains de beach-volley
-  Éléments de jeux (balançoires géantes, tables ping-pong, pétanque)
-  Kiosques / cafés

0 100 200 300 400 m



## Carte 8 / Patrimoine

### **Viaducs et gare Gleisdreieck (A)**

La gare éponyme du parc existe sous cette forme depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle et est encore utilisée aujourd'hui. Ses viaducs font également partie du patrimoine industriel du terrain d'étude et sont des éléments orientateurs et/ou une barrière visuelle (voir chapitres suivants, 5.2.2. Lisibilité et 5.2.3. couture urbaine).

### **Rails (B)**

Lors de la requalification du parc, les rails de l'ancienne gare de triage ont pratiquement tous été supprimés, mis à part quelques vestiges se situant au sein de la petite forêt et les chemins de fer qui sont encore utilisés par le musée et qui traversent le parc Est.

### **Bâtiment du Poststellwerk (C)**

Le Poststellwerk à côté du skate-park sert aujourd'hui non seulement de bureau pour la gérance du parc, mais accueille également un café.

### **Musée et plateforme de triage, château d'eau, cheminée (D)**

Le musée au Nord du parc conserve une partie du patrimoine ferroviaire sous la forme de hangars, de la plateforme de triage du château d'eau et d'une cheminée, entre autres. Ce sont les éléments qui sont visibles depuis le parc et qui peuvent guider le regard (voir chapitres suivants, 5.2.2. Lisibilité et 5.2.3. couture urbaine).

### **Ponts Yorckbrücken (E)**

Ces ponts sur lesquels passaient autrefois les trains de marchandises sont aujourd'hui des constructions classées. La restauration des fragments de ponts relevait de la compétence de la gérance du parc qui passa la commande de remise en état. Les travaux devraient aboutir à la fin de cette année 2019 (Endter, 2019).

### **Vestiges ferroviaires divers (F)**

Divers vestiges ferroviaires tels que des butoirs, des installations de signalisation, des tonneaux ou encore une ancienne bascule à wagons sont toujours présents, mais parfois cachés par la végétation, dans le parc Est.

### **Hangars pour trains (G)**

Les hangars qui ont été intégrés dans le parc hébergent aujourd'hui des halles d'exposition pour le musée de la technologie de Berlin - dont le bâtiment principal se situe non loin de là – et un bistro. Un chemin, autrefois la voie de chargement, longe les hangars et permet d'aboutir sur la place centrale du parc Est.

# Patrimoine

## Légende

-  Viaducs et gare Gleisdreieck (A)
-  Vestiges voies de chemin de fer de l'ancienne gare de triage (B)
-  Poststellwerk (C)
-  Hangars, château d'eau, cheminée, plaque tournante (musée) (D)
-  Ponts Yorckbrücken (E)
-  Vestiges ferroviaires divers (F)
-  Hangars (G)

0 100 200 300 400 m



## 7.2.2 Lisibilité

L'analyse des formes physiques d'un espace présentée par Lynch dans son ouvrage intitulé *l'Image de la Cité* sera la trame théorique poursuivie dans cette partie. En s'appuyant sur la méthodologie appliquée par l'auteur, cinq types d'éléments permettent de décrire la forme d'un espace : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères (Lynch, 1976). Pour cette partie, nous nous baserons en partie sur l'analyse de la partie précédente concernant la matérialité de l'espace du parc pour déterminer la lisibilité du site (Carte 9).

### 7.2.2.1 Les voies

Au-dessus, nous avons pu constater qu'un certain nombre de cheminements à matérialités différentes sillonnent le parc et qu'une certaine organisation des voies était de ce fait déjà discernable. Dans cette partie, nous vérifierons nos observations initiales en catégorisant les voies en fonction de leur niveau hiérarchique. Ceci permettra de déterminer les axes structurants.

Dans ce cas, la hiérarchisation des voies est déterminée par la colorimétrie des chemins, leur matérialité, leur largeur et leur direction, la signalétique, l'illumination durant la période nocturne, les entrées qui permettent d'accéder au parc ainsi que par les usages prévus pour chaque tronçon.

Notamment en nous basant sur les cartes réalisées précédemment, nous avons déterminé les axes primaires comme axes structurants. Ces cheminements se démarquent des autres voies par plusieurs éléments.

Dans un premier temps, ces chemins sont alignés sur des axes de communication et prolongent ces axes déjà existants. Des liens historiques sont aussi tissés car l'axe principal Est-Ouest est localisé sur le tracé que Lenné appela *Generalszug* en 1840. Ensuite, ce sont les chemins les plus directs, sans obstacles ni virages trop abrupts, et dont la matérialité permet à tout usager d'emprunter ces itinéraires, le sol étant lisse - contrairement aux chemins et places en gravier et pavé. La colorimétrie des axes oriente les utilisateurs, l'axe majeur Nord-Sud étant formé de béton foncé et l'axe Est-Ouest – scindé en deux par les voies de chemin de fer – de béton clair. C'est d'ailleurs le long de ces axes que le plus grand nombre d'illustrations au sol sont inscrites. L'axe Nord-Sud étant explicitement un axe de mobilité douce (qui, à plus grande échelle, relie Leipzig à Copenhague) et l'axe Est-Ouest dans le parc Est étant large de 6m – et donc plus large que les autres chemins à colorimétrie simple dans le parc-, nous sommes d'avis que ces axes sont prévus pour une utilisation plus soutenue. Sachant également qu'ils sont illuminés de nuit, cela fait de ces axes des tronçons majeurs du parc.

Finalement, comme nous allons le voir plus précisément dans la partie concernant les nœuds, les voies principales relient un certain nombre de places qui se distinguent par leur composition pour accueillir des activités, traduit par des densités plus élevées en mobilier urbain que à d'autres endroits dans le parc.

Les voies secondaires permettent de rejoindre les axes majeurs. Elles sont souvent moins empruntées, moins larges, ne sont pas illuminées et sont plus éloignées des places du parc. Les axes tertiaires sont souvent en parallèle aux autres axes, de telle manière à dédoubler des axes déjà existants, tels que le cadre de béton rouge ou encore les chemins en gravier.

#### 7.2.2.2 Les limites

Les limites peuvent être subjectives ou objectives. Dans la prolongation de l'analyse formelle de l'espace, nous rendrons non seulement compte des limites objectives à l'intérieur du parc – qui peuvent être de nature végétale ou anthropique –, mais également à l'extérieur du terrain d'étude. Cependant, comme nous allons le constater dans la partie 5.2.2.5 au sujet des points de repères, les limites citées ci-dessous peuvent aussi être considérées comme des marqueurs du territoire permettant aux utilisateurs de s'orienter dans le parc.

#### **Végétation**

La végétation obstrue la vue au sein du parc, notamment la petite forêt dans le parc Est. Les rangées d'arbres qui font encore partie des espèces pionnières dans le parc Est créent également des barrières visuelles, permettant toutefois une certaine perméabilité au regard. Une barrière végétale est également présente autour des jardins privés dans le parc Ouest, ce qui renforce le sentiment de cloisonnement de cette partie du territoire, aspect mentionné précédemment dans l'analyse.

#### **Éléments anthropiques**

Les barrières anthropiques sont notamment dues aux systèmes de transports, ceci étant particulièrement visible dans le parc Ouest de par les deux viaducs qui surplombent les espaces verts. Paradoxalement, ces constructions peuvent également servir de points de repère dont la thématique sera traitée plus à l'aval. Il est tout de même à noter que les voies de chemin de fer qui traversent le parc Est sur tout le long s'intègrent bien dans l'image du parc et ne créent donc pas un effet de limite, aussi parce qu'elles disparaissent sous terre à la hauteur du point de passage entre les parties Est et Ouest du parc. Les anciens hangars à locomotives dans le parc Est peuvent également être considérées comme des barrières visuelles.

#### **Éléments externes au parc**

Les deux parties du parc sont séparées par la ligne de chemin de fer venant du Sud et qui disparaît sous terre à la hauteur du point qui relie le parc Est au parc Ouest. S'y ajoutent deux lignes de métro qui plongent sous terre avant les voies ferrées, le tout dans son ensemble faisant office de séparateur externe.

Par son histoire d'ancienne gare de triage, le parc Est ne se trouve pas à la même hauteur que les routes qui le bordent. La limite minérale créée par des murs longeant les trottoirs du côté des routes est donc due à la différence de niveau entre le parc et les habitations. Des escaliers permettent de franchir cette

différence d'altitude pour entrer dans le parc. La situation est moins marquée dans la partie Ouest du parc, la solution pour surmonter la légère différence d'altitude étant résolue à travers des rampes d'accès.

Une autre limite externe au parc est la Yorckstrasse, la route entre les deux parties du parc Est. Comme mentionné précédemment, le parc se situe à un niveau au-dessus de la route. Toutefois, le passage unique par un pont permettant de relier la partie Sud du parc, appelée *Flaschenhalspark* (parc à goulot) au parc Est principal crée une limite autant visuelle que physique à la traversante Sud-Nord. L'accès au parc à cet endroit-là ne peut également que se faire au moyen d'escaliers ou de rampes.

### 7.2.2.3 Les quartiers

En tout premier, en se basant sur l'énoncé stipulant qu'un quartier est représenté par une unité, il est possible d'affirmer que le parc est une unité à l'intersection de plusieurs quartiers d'habitation. Le mobilier urbain sur le site, tels que les bancs, les lampadaires, les poubelles et les places de stationnement pour vélos, les lettrages et les illustrations suivant le même code couleur ou encore le caractère patrimonial de l'ancienne friche se distinguent des quartiers aux alentours du parc et permettent donc de stipuler que le parc est une unité pouvant être considérée comme un espace à part des quartiers. La fonction attribuée au parc en tant qu'espace de détente et de loisirs permet aussi de distinguer cet espace des autres quartiers.

Au sein du parc, il est possible de distinguer des sous-ensembles pouvant faire office de quartiers. Chaque sous-quartier du parc peut donc être distingué des autres sous-quartiers par des limites - définies dans le chapitre précédent -, les formes qui sont contenues dans chaque sous-quartier ou les usages qui y sont prévus.

De cette manière, approximativement trois sous-quartiers pour chaque partie du parc ont pu être déterminés :

#### **Parc Ouest :**

a : les jardins privatifs forment une unité étant donné l'activité de jardinage qui s'y pratique et le fait que l'espace soit cloisonné, entres autres.

b : les terrains de beach-volley sont entourés d'un grillage et la matérialité du support des terrains en sable se différencie du reste du parc et forme donc le deuxième quartier du parc Ouest.

c : le dernier quartier de la partie Ouest s'étend sur toute sa longueur et englobe tous les espaces accessibles librement au public sans présenter de réelles enclaves ou d'entraves à la vue. Il s'agit de la nature urbaine au Sud du parc, de la surface herbacée et des points d'activités (places de jeux, infrastructure sportive).

#### **Parc Est :**

d : le premier quartier se présente aux yeux des usagers lorsqu'ils s'engagent dans le parc Est depuis le parc Ouest. Ses limites le définissent comme ensemble, notamment à travers les voies de chemin de fer

à l'Ouest, la forêt à l'est et la route au Sud. C'est aussi dans ce sous-quartier que se situe le skate-park et la gérance du parc. Sa localisation entre les deux parcs et sa composition abstraite en font un espace d'entre-deux, un interstice dont la finalité n'est pas encore très claire.

e : la partie du parc appelée *Flaschenhalspark* de par sa forme qui se rétrécit tel un goulot d'étranglement, est déterminé comme quartier pour la même raison que le quartier d. A l'Ouest et à l'Est se trouvent les rails, séparés par un grillage, et au Nord, la route empêche le passage aisé au reste du parc.

f : le dernier quartier est composé de la surface herbacée spacieuse, délimitée clairement des autres quartiers par la forêt à l'Ouest et la route au Sud. Des places de jeux et des places s'y trouvent, tout comme quelques éléments historiques tels que les hangars, des rails et des vestiges ferroviaires.

#### 7.2.2.4 Les nœuds

##### **Coupures de voies, intersections, espaces de rencontre, places**

Les nœuds créés par des intersections de voies produisent des espaces particuliers qui structurent le parc.

Les intersections des voies principales sont majoritairement des places, des espaces dans lesquels l'action publique est possible. « *la place est identifiée sans ambiguïté par différence avec le tissu alentour* » (Mangin & Panerai, 1999 : 76). Parmi celles-ci comptent la place à l'entrée du parc Est, la place devant les anciens hangars et la place devant le skate-park. L'entrée à l'Ouest du parc Ouest ainsi que l'espace en tartan sont également des nœuds situés le long des chemins principaux. Dans ce cadre, nous pouvons leur octroyer une fonctionnalité particulière étant donné qu'un certain nombre d'activités peut s'y dérouler, de par l'offre en infrastructures sportives et récréatives et la concentration plus importante en mobilier urbain que dans le reste du parc dans le périmètre de ces espaces-là. Ces espaces particuliers servent à échelle plus large de fil conducteur au sein du parc le long duquel les usagers peuvent s'orienter. L'espace de tartan vert dans le parc Ouest est particulier dans le sens où il est autant place que voie qu'entrée, étant donné qu'il est traversé par un axe de déplacement permettant aux habitants des quartiers Mitte et Tempelhof-Schöneberg d'accéder à la gare Gleisdreieck sans détours.

#### 7.2.2.5 Les points de repères

Les ouvertures du champ de vision pour apercevoir les marqueurs du territoire sont principalement situées le long des axes principaux tout comme à quelques endroits sur les terrains herbacés. De cette façon, il est possible d'apercevoir des repères internes et externes au parc.

##### **Points de repère internes**

Parmi les emblèmes du secteur ferroviaire figurent le château d'eau et la cheminée de l'ancienne gare de triage (1), situés sur le site du musée et visibles depuis la majeure partie du parc Ouest et depuis l'Ouest du parc Est, étant donné que la forêt entrave la vue. Les viaducs (2) et la gare Gleisdreieck, de par

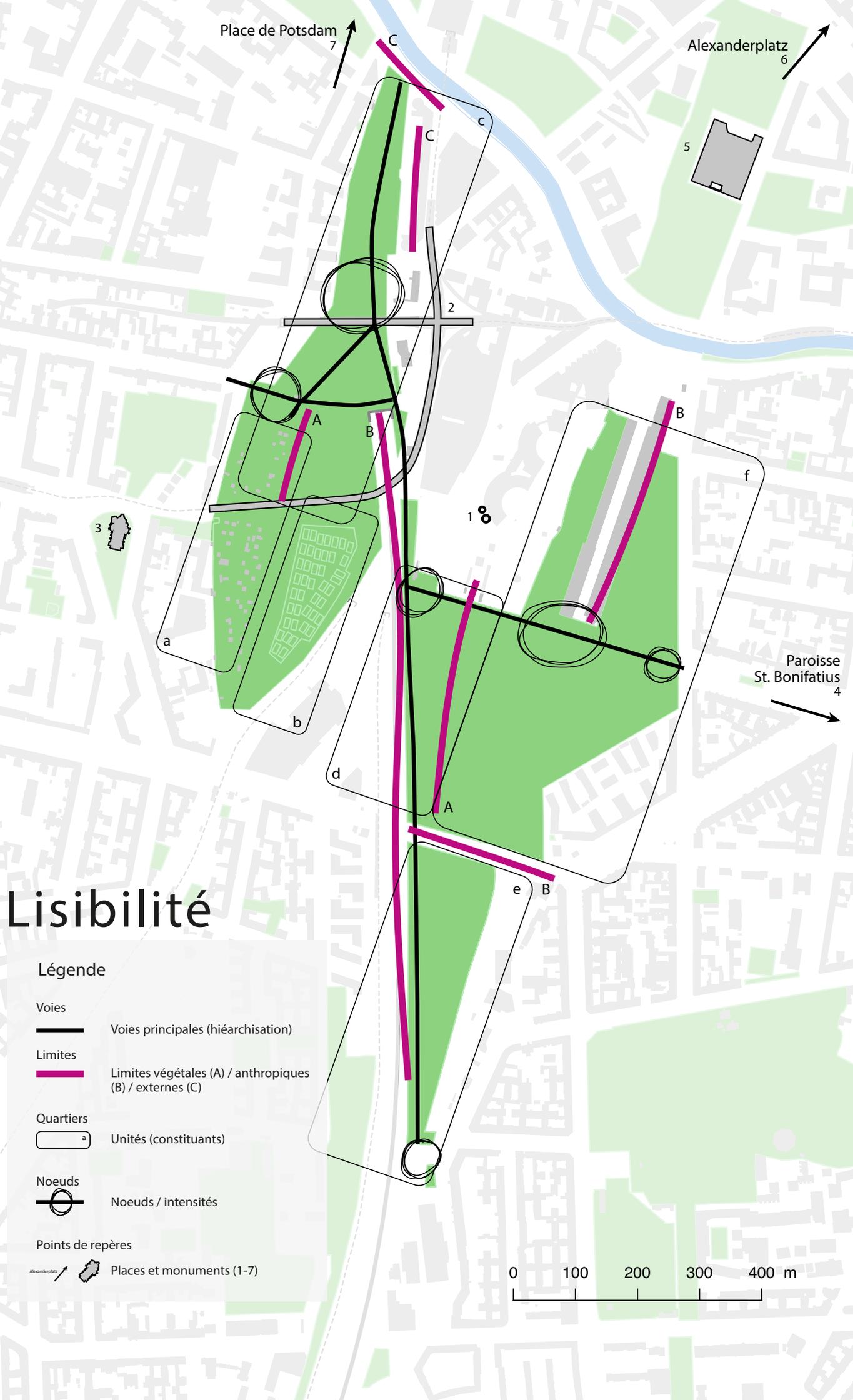
leur niveau plus élevé que le parc, servent également de points visibles pour l'orientation, uniquement visibles depuis la partie Ouest du parc.

### **Points de repères externes**

Les points de repères externes sont bien plus nombreux étant donné qu'un certain nombre de monuments célèbres sont visibles depuis le parc. Dans un premier temps, deux points fixes dans deux quartiers opposés forment le premier ensemble de repères, à savoir les lieux de culte du quartier Tempelhof-Schöneberg (église américaine de Berlin, 3) et Friedrichshain-Kreuzberg (Paroisse St. Bonifatius, 4). Ces deux églises sont situées dans la prolongation de l'axe Est-Ouest du parc et sont visibles tout le long de cette traversante, dans les deux parties du parc.

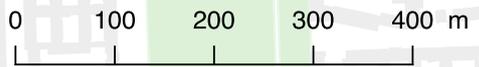
Le Tempodrom (5), grande salle de spectacle à toit insolite, située dans la prolongation Nord de l'axe entre les deux bâtiments de hangar du parc Est, est visible depuis la partie herbacée du même parc. La vue vers le Tempodrom se prolonge le long de l'ancien tracé des voies de chemin de fer vers le Anhalter Bahnhof. Durant la saison hivernale, il est même possible d'apercevoir la « *Berliner Funkturm* » (la tour de radio de Berlin, 6) sur la Alexanderplatz.

La place de Potsdam est située dans la prolongation Nord du parc Ouest. Quelques bâtiments distincts se trouvent dans cet axe de vue, comme par exemple le Atrium Tower de l'autre côté du Landwehrkanal et, plus loin, deux gratte-ciels dont le BahnTower (7), siège de la Deutsche Bahn.



# Lisibilité

- Légende**
- Voies**
    - Voies principales (hiérarchisation)
  - Limites**
    - Limites végétales (A) / anthropiques (B) / externes (C)
  - Quartiers**
    - Unités (constituants)
  - Noeuds**
    - Noeuds / intensités
  - Points de repères**
    - Places et monuments (1-7)



### 7.2.3 Couture urbaine

Tous ces espaces réunis permettent donc de visualiser la lisibilité du parc. Il nous importe dans cette analyse de tenir compte de la capacité du parc à créer une traversante, une couture urbaine et les éléments qui permettent de la définir.

A partir des formes et des ensembles définis dans les chapitres précédents, il sera possible de créer des liens entre ces cinq catégories de lisibilité pour décrire la fonction de couture urbaine du parc.

En opposition à la coupure urbaine, telle que la friche ferroviaire était perçue avant sa requalification, elle fait aujourd'hui office de couture urbaine, un concept basé sur l'idée de rattacher deux secteurs en réalisant un certain nombre d'interventions pour créer un liant.

Les éléments permettant d'identifier la fonction de couture urbaine du parc sont composés des axes et des espaces structurants et leurs agencements. De cette manière, les chemins, ponctués d'intensités le long de leurs axes, ancrent les différentes unités principales du parc, si bien qu'ils forment un ensemble cohérent qui peut être qualifié de couture urbaine.

Nous avons pu constater que les voies principales (déterminées dans la partie 4.2.2 Lisibilité) permettent de relier les quartiers avoisinants dans les axes Nord-Sud et Est-Ouest. De manière simplifiée, cela signifie qu'elles facilitent la traverse du parc dans toutes les directions. Ces axes relient les divers quartiers au parc et entre eux, notamment aussi par une trame lumineuse qui longe ces axes.

Conjointement, le parc remplit une fonction de détente et de loisirs grâce à une multiplicité d'espaces de typologies et usages différents, si bien qu'il n'est pas uniquement un lieu de passage mais également un lieu de séjour.

De ce fait, les jardins privatifs (a) forment un ensemble, l'usage prévu de cette portion de terrain étant prédéfinie pour le jardinage particulier. La nature urbaine (b) se distingue des autres secteurs par la végétation pionnière et son côté ludique grâce aux panneaux informatifs sur la faune et la flore qu'il est possible d'y observer. Les terrains de beach-volley (c), comme constaté précédemment, sont encadrés par un grillage et se distinguent des autres parties du parc par la matérialité du sol et l'usage prédéfini des terrains. La partie herbacée du parc Ouest (d) renferme une multitude d'espaces, d'infrastructures sportives, de mobilier urbain, ce qui permet aux usagers de remplir un grand nombre d'activités.

L'espace charnière au centre des deux parcs (e) est la pièce qui permet d'unir ces deux espaces verts. Il se pourrait que ce soit une coïncidence, mais la gérance du parc a installé son siège principal à cet endroit.

La forêt pionnière, protégée et donc non-accessible au public, qui s'étend depuis la partie Sud du parc jusqu'au musée, forme une entité pour elle-même (f). Des rails historiques traversent la forêt du Sud au Nord. L'espace herbacé du parc Est (g) permet la pratique de différentes activités, notamment la détente de par les banquettes et les estrades existantes sur cette partie du terrain. Les voies ferrées qui mènent au musée – et qui sont encore utilisées pour de rares occasions - se retrouvent dans cette partie du

terrain. Finalement, les rangées d'arbres pionniers et les quelques vestiges qui témoignent encore du passé du site créent le dernier espace (h).

Les places situées majoritairement le long des axes structurants guident et rythment à intervalles régulières le cheminement des usagers. Ces espaces sont particuliers étant donné qu'ils renferment un certain nombre d'éléments de mobilier urbain et d'infrastructures de déassement. Une superposition d'activités diverses qui sont praticables dans ces espaces catégorise ces places comme des intensités telles que lieux de passage, de séjour, de déassement, d'activités ou d'entrée parfois.

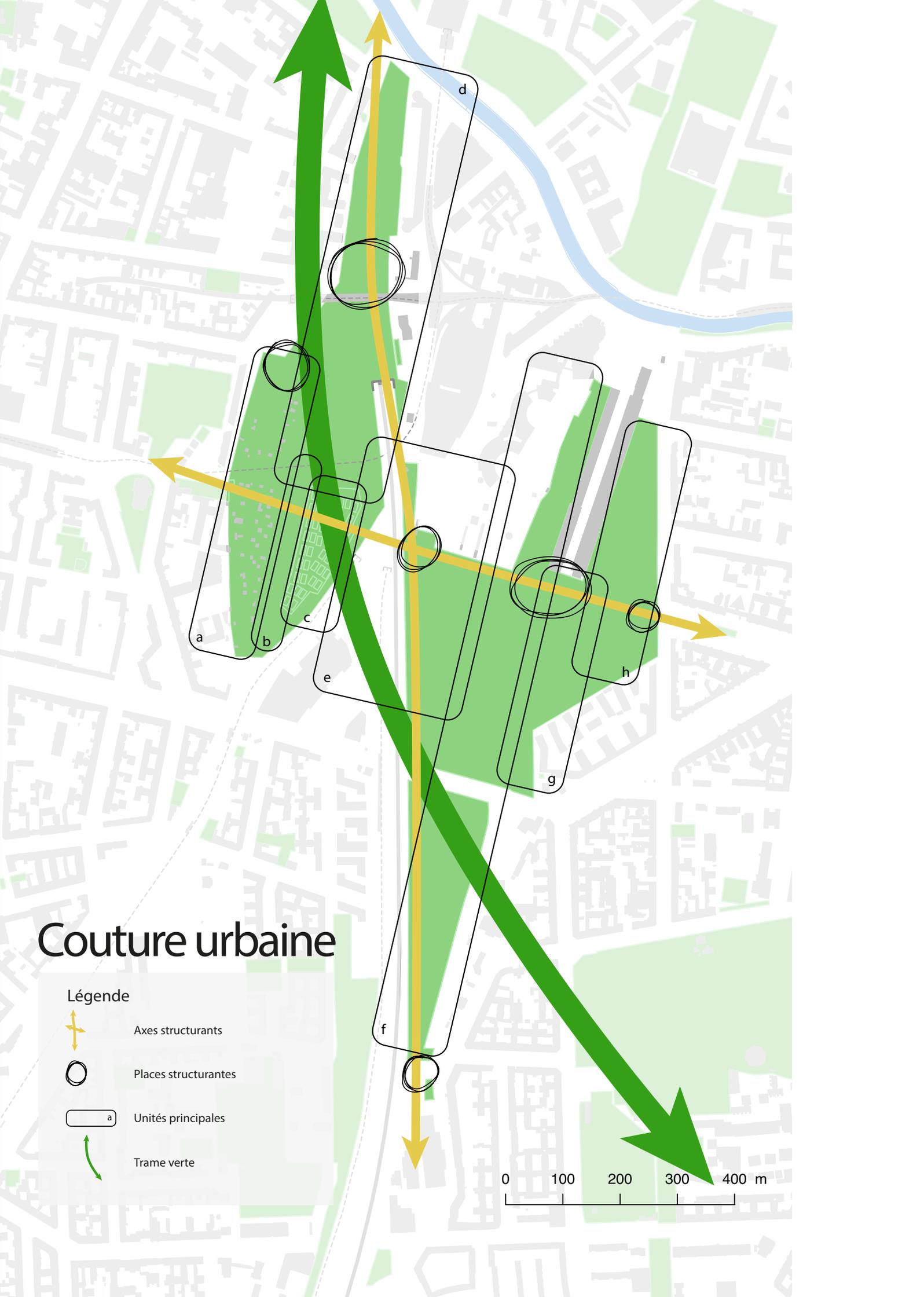
La nature du parc en tant qu'espace vert joue un rôle au niveau supérieur de lisibilité, à savoir à l'échelle de la ville de Berlin. La trame verte urbaine déjà existante est renforcée par la réalisation du parc et permet de créer une couture des espaces verts urbains berlinois.

# Couture urbaine

## Légende

-  Axes structurants
-  Places structurantes
-  Unités principales
-  Trame verte

0 100 200 300 400 m



### 7.3 Discussion

L'agencement réfléchi des nouveaux éléments dans le parc en maintenant certaines composantes historiques qui rappellent le passé ferroviaire du site, permettent l'insertion de cette nouvelle portion de territoire dans la trame urbaine. L'importance du parc en tant qu'élément qui s'imbrique dans une trame existante se démontre aussi par l'énoncé de Piroddi et Colarossi (1991 : 362) stipulant que « *l'idée de la ville intégrée [...] résulte de nouvelles interventions greffées dans le tissu fragmenté préexistant et capable de recomposer et de restructurer des parties entières de cette ville [...]* »

Une analyse préalable des éléments constitutifs du parc ont permis de définir la lisibilité du parc pour ensuite déterminer le potentiel de couture urbaine de cet espace vert au sein du périmètre élargi.

De cette façon, une armature sous forme de chemins sert de matrice qui permet d'ancrer les éléments anthropogéniques – en opposition aux composantes végétales. Pour répondre à la première partie de la SQ 2.1 concernant la distribution des éléments végétaux et minéraux sur le site, les **espaces marquant des intensités d'utilisations** plus élevées à travers un mobilier urbain travaillé et dense sont situés le long des **axes principaux**. Les **espaces plus calmes** se trouvent majoritairement dans des espaces où la **végétation** est plus abondante, tels que le Sud du parc Ouest en encore la partie centrale du parc Est. En lien avec la seconde partie de la SQ 2.1, le maintien des **arbres historiques** en dehors de la forêt dans le parc Est a abouti grâce aux citoyens engagés qui se sont battus longuement pour leur préservation (Bauer, 2019a). La **forêt centrale** qui traverse le parc Est sur toute sa longueur fut conservée pour des raisons patrimoniales. Finalement, les **nouveaux arbres** semblent avoir été plantés de façon aléatoire. Cependant, c'est bien les chemins qui fixent leur localisation étant donné que les arbustes ont été placés de manière à offrir de l'ombre dans les années à venir. Cet aspect des espaces verts renvoie à nouveau aux services écosystémiques mentionnés dans les textes de Mehdi et al. (2017), comme nous l'avions déjà constaté dans la partie 4.3.

Pour déterminer le potentiel de couture urbaine du parc, la recherche de la lisibilité de l'espace était une première étape pour regrouper toutes les composantes importantes qui forment l'essence du parc.

Nous avons donc constaté qu'il était possible de regrouper tous ces éléments afin de définir des sous-ensembles du parc (SQ 2.2). Les **sous-ensembles** sont définis par du mobilier urbain identique, une activité particulière, une unité végétale ou encore pour un rôle spécifique associé à un espace. En même temps, les **axes principaux** sont ponctués de places qui rassemblent des lieux d'intensités d'activités grâce à une densité plus élevée de mobilier urbain. A plus grande échelle, le parc fait partie de la trame verte de Berlin et sert de cette façon à créer une **continuité verte** dans le paysage urbain berlinois.

La forme du parc répond à des utilisations opposées. Elle répond à une demande de passage par des chemins très directs, mais elle invite aussi à prendre du temps et à se promener grâce à des typologies différentes du sol et des ambiances.

En même temps, les espaces sont multifonctionnels, tel qu'annoncé dans la partie du processus participatif. Les places sont autant des espaces de rencontre, espaces de calme et espaces de loisirs sportifs. Avec les chemins, elles rythment les intensités tout au long de la traversée du parc en alternant espaces intenses, au niveau des activités qui peuvent s'y produire et au niveau de la concentration en mobilier urbain, et bouts de chemins plus calmes, entourés de nature. Cette construction du déambulement dans le parc miroite la structure générale du parc où les activités sont situées en bordure et que les endroits calmes forment le noyau du parc.

#### 7.4 Conclusion intermédiaire

L'hypothèse de cette partie stipulait que l'agencement des éléments végétaux et minéraux peut former des ensembles qui permettent de définir la lisibilité et donc la fonction de couture urbaine du parc (**H2**). Ayant fait une analyse minutieuse et détaillée de la dimension formelle du parc en amont, il est effectivement possible de révéler des espaces distincts qui sont créés par des groupements de végétaux et de mobilier urbain formant une unité. Le parc en soit est une unité par son affectation et formellement par le mobilier urbain homogène, principalement. De même, les références illustrées au sol créent un ensemble cohérent en matière de signalétique et de code colorimétrique, à savoir que les dessins et les lettrages sont représentés par des hachures vertes. Cependant, certaines informations disparaissent déjà à cause de la forte fréquentation du site (Bauer, 2019a). La détermination de la lisibilité du parc à travers la méthode adaptée par Lynch a renseigné sur les composantes du territoire significatives pour l'orientation. La combinaison de ces deux méthodes, l'aperçu physique du territoire suivi de la désignation des composantes déterminantes pour la lisibilité, nous a permis d'affirmer que ce sont les **sous-ensembles combinés aux tracés des chemins** qui forment **l'armature du parc** et donc, par extension, la fonction de couture urbaine portée par celui-ci.

Il semble important de mentionner à cette étape que le parc a été conçu grâce à une collaboration entre le bureau Atelier Loidl et le groupe de travail qui accompagnait le processus de concours. L'ébauche du projet proposé par le bureau d'architecture présentait des propositions d'aménagement indicatives afin de permettre au projet de s'adapter aux demandes. Quelques éléments du parc étaient figés - tels que les jardins privés, la forêt ou encore les terrains de beach-volley -, si bien que les architectes-paysagistes étaient amenés à insérer les idées d'aménagement décidées communément sur les portions de

territoires encore non-affectées au moment de la mise en œuvre<sup>19</sup>. L'agencement des intouchables avec les nouvelles composantes du parc pour ne former qu'un seul et unique ensemble était donc le défi dominant auquel les concepteurs du parc ont dû répondre.

Les idées fondatrices pour la forme du parc provenaient des démarches participatives ayant été menées en 2005. L'exécution d'un « *parc à deux vitesses* » dans lequel il est autant possible de se reposer que de pratiquer du sport, atteste de l'importance accordée aux demandes citoyennes. D'autres demandes formulées dans le cadre de ces démarches participatives qui auraient transformé de manière excessive la topographie du site ou qui impliquaient des édifices imposants ont été écartées. De cette façon, les propositions de remodelage du terrain pour la création d'une colline et de grandes interventions telles qu'un téléphérique urbain, un amphithéâtre ou une grande roue auraient trop altéré la forme du parc et ont donc été refusées. Le souhait de créer un parc ouvert à tout-e-s engendre aussi le choix de refuser des installations sur le site qui ne seraient accessibles qu'à un seul type de public, comme par exemple des salles ou des grands terrains de sport. Ces propositions remarquables émanaient majoritairement du dernier atelier participatif dans lequel toute personne intéressée pouvait faire part de ces suggestions. A l'opposé, la requête de création de liens Nord-Sud et Est-Ouest mentionnée dans pratiquement tout le processus participatif a réellement abouti sous forme de chemins structurants. La liaison directe reliant les parties Est et Ouest du parc par un pont discutée dans le cadre des deux derniers ateliers n'a pas vu le jour par manque de moyens financiers (Rheinländer, 2019 ; Bauer, 2019a, Endter, 2019).

Pour conclure, le parc a été conçu de façon à ne pas altérer démesurément les composantes existantes, comme par exemple la forêt ou la topographie pour simplifier la lisibilité du site. Le Park am Gleisdreieck regroupe des espaces permettant de se délasser et de pratiquer des activités sportives. Certains espaces sont planifiés et sont marqués par une densité élevée de mobilier urbain, tandis que d'autres sont laissés libres de toute activité planificatrice tels que la forêt ou les espaces de gravier concassé pouvant accueillir de nouvelles espèces végétales pionnières. L'alternance d'espaces vivants distinctifs par leur densité en mobilier urbain et d'espaces végétalisés calmes fait du parc un espace multifonctionnel. Malgré ces disparités, le parc est un seul ensemble, un concept global au-delà de l'échelle du parc lui-même étant donné qu'il s'intègre dans la conception de trame verte urbaine à l'échelle de la ville de Berlin.

Ce n'est pas pour rien que ce parc Est aussi appelé « *Park der Gegensätze* » (parc des contrastes).

---

<sup>19</sup> Matthias Bauer faisait partie du groupe de travail et a révélé que les membres dudit groupe ont dû insister – parfois fortement – pour préserver certains groupements d'arbres pionniers dans le parc Est. Des négociations pour identifier les constantes du territoire ont donc été nécessaires (Bauer, 2019).

## 8 Acte 3 : Urbane Mitte / un nouveau centre vert

### 8.1 Situation : centralité verte

La dernière étape du projet débuta en novembre 2014 avec la quatrième phase de la participation, en élisant un comité consultatif dont la fonction est de conseiller le gérant du parc, puis en entamant le projet « Urbane Mitte » avec une phase participative (Lichtenstein & Mameli, 2015 : 111).

La convention cadre entre le Land Berlin et le propriétaire de l'époque en 2005 prévoyait de léguer des espaces pour un parc et en contrepartie, des espaces ont été définis pour la construction, dont la Urbane Mitte, avec un coefficient d'occupation du sol à 3.5.

Parmi les 22 bureaux ayant rendu un concept de projet, c'est finalement le bureau Ortner & Ortner Baukunst qui remporte le concours. Sur le périmètre du terrain de 43'000 m<sup>2</sup> (Loy, 2016), le projet prévoit environ 31'000 m<sup>2</sup> de terrain constructible, 120'000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et sept bâtiments entre 25 et 90 m de hauteur (Urbane Mitte, s. d.)



Figure 12 : Image de référence pour le futur quartier Urbane Mitte (Ortner&Ortner dans Urbane Mitte, s. d.)

Le défi qui se pose dès lors aux architectes-urbanistes est la question de l'intégration du quartier dans la trame du parc existante, en gardant à l'esprit qu'il s'agit de créer une nouvelle centralité, l'une des caractéristiques renvoyant au phénomène de « l'implosion de la ville » (Piroddi & Colarossi, 1991 : 362). Rejoignant l'idée de couture urbaine mais à l'échelle du quartier, les aménagements et les agencements des éléments de la Urbane Mitte devront répondre au besoin de créer une « ville intégrée » dont l'un des

signes distinctifs est « *la continuité et donc l'absence, ou du moins la minimisation des articulations grossières.* » (id. : 361).

Le choix qui s'est porté sur les espaces publics pour définir le niveau d'intégration du nouveau quartier dans le parc émane de la citation suivante : « *la ville se structure en priorité au travers de l'espace collectif* » (ibid.) ou encore « *L'espace public est l'élément ordonnateur et structurant du tissu* » (id. : 256).

## 8.2 Centralité urbaine : analyse prospective

La participation s'est faite sous la forme de six ateliers, 3x2 ateliers du même sujet, en réunissant dans un premier temps les professionnels du domaine puis en invitant les citoyens quelque temps après pour discuter des thèmes abordés par les professionnels dans l'atelier précédent. Les informations recueillies dans cette partie émanent des rapports résumant le contenu de chaque atelier (Jahn, Mack & Partner. Architektur und Stadtplanung, 2014a, 2014b, 2015).

Cette dernière étape rendra compte du potentiel d'intégration du nouveau quartier en appliquant le concept de qualité urbaine selon les principes stratégiques du développement urbain durable avec une accentuation sur la valorisation des espaces publics (Da Cunha, 2015) et l'importance de leur rôle en ville (Gehl 2010 ; Gehl & Svarre, 2013). Sans pour autant nier la recherche de Gehl de la « *ville à échelle humaine* », à savoir des bâtisses qui ne surplombent pas les promeneurs de plus de quatre à cinq étages et qui ne serait donc pas compatible avec le projet « Urbane Mitte », nous nous attarderons tout de même sur la qualification des espaces publics pour approfondir l'analyse de cette partie.

### 8.2.1 Ateliers participatifs

Le premier atelier participatif traitait des surfaces constructibles et du lieu de la nouvelle centralité urbaine. Le but était de recueillir les intérêts des différents groupes présents lors de l'atelier.

Les éléments principaux retenus par le groupe des professionnels était principalement le programme prévoyant une densité élevée, matérialisée par des gratte-ciels entre 70 et 120m de hauteur afin de marquer cet espace comme zone importante. Dans le cadre de ce projet, le respect du patrimoine ferroviaire et technique tout comme la nécessité de créer des liens avec le voisinage, notamment avec le parc, étaient des sujets approfondis lors des discussions. A ce stade, il a été difficile de créer un consensus en lien avec la présence d'habitations dans les nouvelles constructions.

Les citoyens se sont intéressés à la thématique des gratte-ciels en approuvant la construction d'un bâtiment de ce type, à condition qu'il crée un lien avec le parc. Des propositions d'architecture verte et de jardins verticaux ont émané des discussions. Le projet devra prévoir une mixité fonctionnelle des usages, notamment aussi du logement. Le maintien des traces du passé était un souhait exprimé lors des ateliers, notamment en ce qui concerne les viaducs. Pour les traversantes, les participants souhaitaient

améliorer les passages pour les piétons et cyclistes, par exemple en renforçant l'axe est-Ouest au moyen d'une passerelle qui passerait par-dessus les voies de chemin de fer.

Dans le cadre du deuxième atelier participatif, les concepts élaborés et analysés par la suite du premier atelier ont été approfondis.

De cette manière, le groupe des acteurs professionnels ont conceptualisé un modèle de densités avec comme proposition une densité décroissante en direction du Sud. Par zone constructible, des spécificités architecturales ont été définies et la recommandation de créer des façades actives en direction du parc a été approuvée.

Les citoyens s'inquiétaient de la manière dont les nouvelles constructions entreraient en résonance avec le parc. Concernant les utilisations, les participants souhaitent pouvoir y intégrer une multitude d'activités et de services tels que des magasins, des espaces de sport, des clubs, des espaces culturels etc. Pour augmenter des aspects sécuritaires, une séparation des utilisateurs – cyclistes et piétons - a été souhaité. Pour finir, les aspects historiques du site, notamment la visibilité de la gare et des viaducs, doivent rester visibles.

L'élaboration d'un concept de consensus en vue des prochaines étapes suite au processus participatif était l'objectif du dernier atelier. Des premières directives pour le concours d'idées ont également été élaborées.

Le groupe des acteurs spécialisés s'est de ce fait mis d'accord sur une surface brute de plancher de 100'000m<sup>2</sup> et d'un développement du projet par phases. Les bâtiments entre 60 et 90m ont été approuvés et afin de faciliter l'intégration des nouvelles constructions dans le parc, autant des liens visuels avec le parc seront à effectuer que la planification d'un programme de mixité fonctionnelle. Les nouveautés qui seront à prévoir sur le site seront une place de la gare pour la future gare S21, tout comme des points d'accès vers le quartier au Nord et au Sud.

Dans le cadre des ateliers participatifs, les citoyens évoquent l'importance qu'ils accordent aux espaces publics et à leur composition. Les aspects recherchés sont la qualité de l'accessibilité et de l'espace en lui-même sous forme d'espaces végétalisés ou dans lesquels l'eau jouerait un rôle supérieur. La mixité des commerces et des activités se situant au rez-de-chaussée des socles des bâtiments ont également été discutés. L'identité du lieu rendue par les viaducs devrait être assurée.

Pour résumer, le projet Urbane Mitte devra intégrer les aspects patrimoniaux du territoire, notamment la gare Gleisdreieck et les éléments renseignant sur l'historique ferroviaire du site. Pour rendre les lieux attrayants aux yeux des usagers, des espaces publics particuliers devront être conceptualisés. Une demande d'espaces également vivants durant les périodes en-dehors des heures de travail renvoie au concept de la chronotopie, un thème également abordé par Gehl (2010).

Les attentes en lien avec les aspects programmatiques du projet se réfèrent à des demandes de mixité fonctionnelle et des bâtiments comprenant 60 à 70% de bureaux et d'hôtels, sachant que la surface brute de plancher a été fixée à environ 100'000m<sup>2</sup>. Concernant l'aménagement et l'architecture, les recommandations émanant des ateliers se rapportent aux axes de vues à maintenir, de favoriser l'ouverture des espaces publics vers le parc, de créer des façades actives et de donner une importance spécifique aux entrées Nord et Sud du quartier. L'intégration harmonieuse de la nouvelle gare S21 et de son tracé sur le site est souhaitée. La thématique phare du patrimoine est adressée dès les premières revendications citoyennes dans les années 1970 et se poursuit jusqu'à la réalisation du nouveau quartier Urbane Mitte. Le respect des bâtiments à identité comme la gare Gleisdreieck, les viaducs, le musée avec son château d'eau, le poste d'aiguillage, le parc qui fait partie du musée et la vue sur la place de Potsdam sont donc des éléments qu'il s'agit de conserver. Finalement, le nouveau quartier étant susceptible d'attirer un grand nombre de nouveaux usagers, il est nécessaire de repenser les chemins afin qu'ils soient compatibles pour des usages multiples, aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons.

#### 8.2.2 Développement urbain durable

##### **Carte 11 / Intégration du futur quartier dans le parc**

D'après les ateliers participatifs, autant les citoyens que les professionnels énoncent des objectifs de réalisation en lien avec le paradigme actuel du développement urbain durable. Pour révéler cartographiquement ces éléments, nous nous baserons sur les principes stratégiques de la qualité urbaine selon DaCunha (2015).

Parmi les six principes, notre axe de lecture sera celui de la valorisation des espaces publics, étant donné que nos analyses préliminaires traitaient majoritairement de l'espace public, avec l'analyse formelle du parc et l'étude des mobilisations citoyennes en faveur d'un espace ouvert dans les parties précédentes. Nous croiserons les constats existants quant aux théories de l'aménagement des espaces publics présents notamment dans l'œuvre de Gehl « *Cities for people* » (2010) et de l'œuvre commune de Gehl et Svarre « *How to study public life* » (2013).

C'est ainsi que le projet imagine sept tours, chaque tour possédant un socle actif qui permet d'accueillir diverses activités qui seront ouvertes à tout public. Parmi les propositions émises dans le concours d'idées, un espace dédié au sport, au bien-être et aux loisirs était envisagé. Une rubrique concernant l'art, la culture et l'éducation fait également partie de l'esquisse du nouveau quartier (Urbane Mitte, s. d.). Les ateliers participatifs ont montré que les futurs usagers imaginaient également un supermarché, des boîtes de nuit, un centre communautaire, des ateliers de réparation ou encore des restaurants comme composantes du quartier (Jahn, Mack & Partner. *Architektur und Stadtplanung*, 2014b). Il est de ce fait nécessaire de créer des activités au même niveau que le parc afin de contrer le phénomène de façades

passives (Gehl & Svarre, 2013 : 104-105 ; Gehl, 2010 : 276-277). Les façades doivent inviter à la découverte et répondre à des critères esthétiques et fonctionnels.

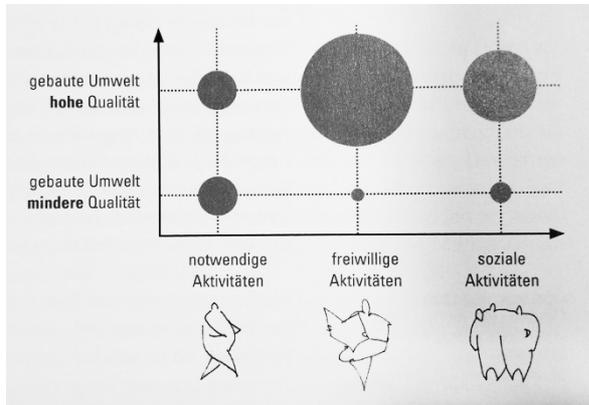


Figure 13 : la qualité de l'espace public renseigne sur le type d'activité pratiqué dans cet espace (source : Gehl, 2010 : 35)

Les espaces publics encadrant les nouvelles constructions seront donc également des espaces multifonctionnels. Selon la théorie de la qualité des espaces publics de Gehl (2010), le défi posé aux architectes est de créer des espaces dans lesquels les activités facultatives seront majoritaires. La nécessité de proposer des espaces où les usagers auront envie de s'attarder, soit à travers des espaces attrayants grâce à des formes urbaines intéressantes ou par l'apport

d'activités pouvant s'y dérouler, est à prendre en compte lors de la création de ces places. La composition du nouveau quartier engendre que les espaces qui s'ouvrent vers le parc seront à traiter avec précaution afin de permettre une continuité progressive du parc vers la Urbane Mitte.

Dans ce sens, le projet lauréat propose des espaces ouverts qui servent d'interface entre le nouveau quartier et le parc. Un rappel de l'espace vert dans lequel s'insère le nouveau quartier peut être amené par l'intégration d'espaces végétalisés ou d'éléments végétaux. Des liens pourront donc être créés entre l'existant et le nouveau.

Les espaces publics, nouveaux ou agrandis, du parc pourront donc parfaitement s'aligner sur l'axe principal Nord-Sud. L'octroi d'usages multiples à ces espaces réside dans le fait d'en faire des espaces de qualité qui interagissent avec le parc. Un espace public peut notamment être identifié comme qualitatif lorsqu'il répond aux douze critères de qualité urbaine énoncés par Gehl et Svarre dans « *How to study public life* ».

Une demande forte de la part des participants des ateliers était un axe majeur à créer au Nord du quartier, ce qui renforcera davantage l'importance de la place centrale du parc Ouest.

La future gare S21 se situera également sur le site et devra s'intégrer dans le tissu construit.

Ci-après : Carte 11 : schéma d'intégration de la Urbane Mitte dans la trame existante du parc (Pfaller, 2019 ; fond de carte : UNILGIS)

# Intentions futures

## Légende

### Éléments urbanistiques

← ○ → Nouvelle voie S Bahn 21 / arrêt



Nouveaux bâtiments (tour+socle)  
espaces publics du quartier

### Intentions



Socles actifs (mixité, activités)



Liens entre l'existant et le nouveau



Rappels espaces verts / végétation



Espaces publics du parc  
(Nouveaux / agrandis)

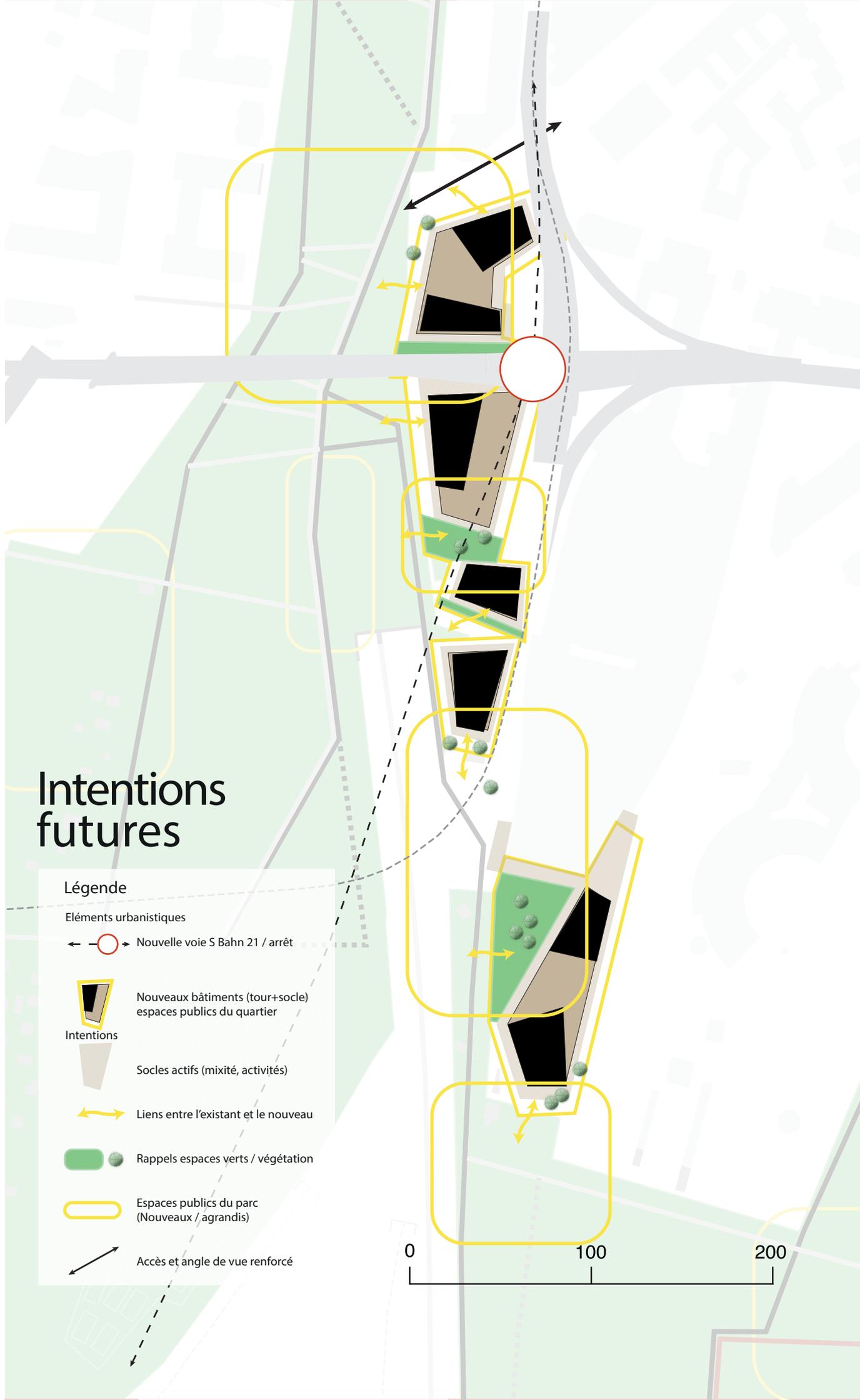


Accès et angle de vue renforcé

0

100

200



## Carte 12 / Une nouvelle dynamique

Finalement, le nouveau quartier renforcera surtout l'axe Nord-Sud à travers de nouvelles places structurantes importantes qui viennent se greffer sur l'axe existant.

Les nouveaux espaces publics peuvent fonctionner par eux-mêmes, mais leur qualité dans le sens du développement urbain durable est d'autant plus grand que ces espaces servent autant de socle aux tours et aux activités que de liant entre le parc et les nouvelles constructions.

De plus, le nouveau quartier apporte une nouvelle identité au parc. La structure du parc que nous avons établie dans la partie 6.2.3 concernant le potentiel de couture urbaine est modifiée. Ainsi, la partie herbacée du parc Ouest (a) se rétrécit pour laisser plus de place au futur cœur du parc (b) déterminé par la gare agrandie Gleisdreieck et les bâtiments les plus élevés de la Urbane Mitte. Le secteur central à l'intersection des parties est et Ouest du parc (c) remplira sa fonction d'espace central notamment à travers la place prévue devant le skate-park et grâce aux activités qui seront hébergées dans les nouvelles constructions. La zone naturelle (d) sera en opposition totale aux espaces vivants précédents car elle servira principalement d'espace de développement des plantes pionnières de par son sol en gravier concassé.

La fonction de couture urbaine du parc sera maintenue et même renforcée sur l'axe Nord-Sud, notamment par la création d'un nouveau centre urbain étant susceptible d'attirer des personnes par l'offre abondante en activités et infrastructures. L'attention portée aux espaces publics permet l'intégration de la Urbane Mitte à la composition du parc sans créer de nouvelles limites.

# Nouvelle dynamique

## Légende



Nouveaux bâtiments  
(tour, socle, espace public)



Axes structurants



Places structurantes  
existantes / nouvelles



Unités principales  
existantes / nouvelles

0 100 200 300 400 m



### 8.3 Discussion

Dès le début de la planification du quartier Urbane Mitte, l'importance de l'intégration des nouvelles formes urbaines dans le cadre du parc urbain était implicitement dictée par les réponses émanant des ateliers participatifs.

En se référant d'un côté à la théorie de la qualité urbaine avec un accent particulier sur les espaces publics (Da Cunha, 2015) et d'un autre côté à la nécessité d'espaces publics vivants (Gehl, 2010 ; Gehl & Svarre, 2013) il est possible d'analyser la documentation existante sur le projet et de répondre aux sous-questions que nous avons énoncées en amont en faisant des propositions d'aménagement sur planches. Les architectes du projet lauréat ont proposé dans leur planification des **espaces publics multifonctionnels** qui contiennent des **éléments naturels** pour créer des **liens avec le parc** (SQ 3.1.). Les divers programmes prévoient des utilisations mixtes des rez-de-chaussée des bâtiments dans le but de créer des socles actifs qui pourront également interagir avec les nouveaux espaces publics.

Les nouvelles places qui seront créées dans le cadre de la Urbane Mitte renforceront davantage le contexte de **centralité** du nouveau quartier étant donné qu'elles seront des **lieux d'intensité** encore plus importants que les autres places du parc (SQ 3.2.). Ces nouvelles intensités sont situées le long de l'axe majeur Nord-Sud et des rôles spécifiques sont attribués aux entrées Nord et Sud du nouveau quartier. De cette manière, il est probable que l'entrée Sud, à savoir le passage très restreint entre les deux parties du parc, marqué également par l'intersection des deux axes principaux, sera retravaillé pour en faire un lieu remarquable.

Cependant, il est possible que ces nouvelles centralités le long de l'axe majeur Nord-Sud puissent apporter un déséquilibre au parc en lien avec sa fonction de couture urbaine analysée dans la partie précédente. De cette manière, ces nouvelles places ont le potentiel d'attirer un plus grand nombre d'utilisateurs étant donné leurs aménités différentes et nombreuses vis-à-vis au reste du parc. Les axes d'accès sur le site entier et les entrées seront éventuellement à retravailler en lien avec l'augmentation probable de la fréquentation du site.

## 8.4 Conclusion intermédiaire

Dans le cadre des ateliers participatifs et dans les forums, des commentaires manifestants de l'incertitude, voire du refus quant aux constructions considérables prévues sur le site sont récurrents. Récemment, le sujet du concept de circulation pendant les travaux puis après leur aboutissement a engendré des discussions autour de l'acceptation du projet. C'est pour cela qu'un travail minutieux est nécessaire pour permettre aux personnes d'adhérer au concept urbanistique. En fonction de ce constat, une stratégie adoptée par les concepteurs est la composition réfléchie des espaces publics. Ce constat répond en partie à l'hypothèse **H3** énonçant que selon le paradigme du développement urbain durable, les espaces publics créeront les liens entre le parc et le projet s'insérant à proximité du parc. Ce ne seront pas uniquement les **espaces publics** qui seront déterminants pour créer un lien, mais également les **activités et infrastructures culturelles et sportives** – souhaitées par les participants dans le cadre des ateliers - dans les premiers étages des nouveaux bâtiments qui attireront les publics cibles.

## 9 Discussion

Concernant le premier acte, avant même le processus de transformation du territoire Gleisdreieck en parc, des groupes de citoyens se sont engagés pour renforcer le statut d'espace vert de cette ancienne gare de triage. La participation citoyenne qui a précédé l'étape de l'appel à candidature pour l'élaboration d'un projet de parc urbain a montré que les services écosystémiques attendus de cet espace vert variaient selon le groupe d'intérêt qui s'est mobilisé. De ce fait, les initiatives citoyennes ont montré un intérêt marqué pour que le site en friche obtienne un statut d'espace vert, notamment pour créer une chaîne dans une trame verte traversant la ville de Berlin. A échelle plus petite, les initiants espèrent que l'espace vert accentuerait les aspects sécuritaires pour les quartiers avoisinants, contrairement à une bretelle autoroutière qui augmenterait la charge de trafic et par extension les risques d'accidents. Le parc a donc rempli un service écosystémique de type équipement structurant pour la ville, une valeur urbanistique. Les participants des ateliers cependant, mentionnent des services culturels comme services écosystémiques attendus. Ces services écosystémiques correspondent à ce que l'on peut percevoir dans la littérature, notamment dans le texte de Mehdi et al. (2017). Sans pour autant revenir sur les cas précis dans lesquels ces services se manifestent, l'article présente un aperçu des services écosystémiques qui peuvent être fournis par les espaces verts.

Dans le cadre du deuxième acte, nous avons déterminé le caractère de couture urbaine que le parc rempli depuis l'aboutissement des travaux en 2013. La prise en compte des résultats du processus participatif a en partie engendré les choix des composantes du parc. Les aspects formels des éléments constitutifs de l'espace décrits de manière détaillée sont une partie de la qualité urbaine et forment la base du travail analytique. Sur ce fondement, notamment grâce à une structuration d'axes principaux et de sous-ensembles, le parc peut remplir la fonction de couture urbaine. Basé sur les méthodologies de qualité formelle (Da Cunha & Guinand, 2014) et de lisibilité de l'espace (Lynch, 1976), l'analyse de l'espace est volontairement axée autour des aspects formels.

Le dernier acte se caractérise par une nécessité d'intégrer le nouveau quartier dans la trame existante du parc selon le paradigme du développement urbain durable. L'angle d'approche qui a été approfondi dans cette analyse était celui de la valorisation des espaces publics (Da Cunha, 2015). En référence aux recommandations pour l'aménagement des espaces publics et des rez-de-chaussée (Gehl, 2010 ; Gehl & Svarre, 2013), des propositions de composition d'espaces multifonctionnels, attrayants et inclusifs dans le tissu existant ont été développées. La volonté d'intégrer des éléments faisant référence à la nature au sein des futures places nous semble être une piste supplémentaire pour rappeler le contexte de nature urbaine dans lequel le nouveau quartier s'inscrit.

Pour chaque étape de projet, une fonction urbaine précise remplie par le terrain d'étude a pu être définie. Cependant, ces fonctions ne cessent pas d'exister une fois que l'étape est aboutie.

Concernant les services écosystémiques, le parc répond encore aujourd'hui aux demandes culturelles et urbanistiques de la population, sans pour autant oublier les multiples services écosystémiques fournis par le parc et qui n'ont pas été répertoriés dans le cadre de cette analyse.

La fonction de couture urbaine du parc Est autant un impératif qu'une contrainte pour le nouveau quartier prévu à proximité. La Urbane Mitte doit dès lors s'intégrer dans la trame existante, aussi bien pour créer une continuité dans le tissu urbain que pour œuvrer en tant que composante amplificatrice de cette fonction.

Finalement, le rôle de cette nouvelle centralité, par sa forme et par sa fonction, est de transposer les principes du développement urbain durable géographiquement sur le territoire.

Nous constatons donc que, plus le temps passe, plus les fonctions urbaines du parc se multiplient.

L'espace vert du Park am Gleisdreieck devient dès lors une centralité qui traduit le principe de la multifonctionnalité des espaces verts urbains, ou « *espaces végétalisés urbains multifonctionnels* » (Selmi, Weber & Mehdi, 2013). La manière dont cet espace est conçu renseigne sur son degré d'intégration dans la trame urbaine (Hansen & Pauleit, 2014).

## 10 Conclusion

Dans ce travail, nous avons entrepris la définition des caractéristiques du site en termes de fonctions urbaines à chaque étape clé dans le cadre de la requalification de l'ancienne friche ferroviaire Park am Gleisdreieck à Berlin.

Le retour sur l'histoire des villes dans un premier temps a permis de comprendre le cadre évolutif des villes en passant par une période cruciale qui est à l'origine de la majorité des friches industrielles aujourd'hui, l'ère de la révolution industrielle. Ensuite, les théories urbaines autour de la forme de la ville et de ses constituants, de la qualité urbaine et des espaces publics, de la requalification des friches et du développement urbain durable ont créé les premières bases conceptuelles pour cette étude.

Le cadre d'analyse qui a été choisi pour ce travail a permis de faire un compte-rendu des différentes fonctions urbaines pour répondre à un enjeu de qualité en particulier durant trois grandes étapes du développement du terrain d'étude :

Lorsque le site était encore en état de friche, ses fonctions de services écosystémiques furent mises en avant pour préserver cet espace laissé à l'abandon depuis quelques décennies. La fonction d'infrastructure verte dans la trame urbaine était l'argument majeur pour la création d'un espace vert puis, lorsqu'il s'agissait de définir les fonctions mêmes du parc dans le cadre des démarches participatives, les services écosystémiques culturels dominaient les discours.

L'espace vert développé en parc remplit majoritairement le rôle de couture urbaine par un agencement d'éléments anthropiques et végétaux pouvant être regroupés en sous-ensembles qui rythment le site.

Enfin, le futur quartier Urbane Mitte sera amené à renforcer les structures existantes étant donné l'ambition d'en faire une nouvelle centralité urbaine. En explorant la possibilité des espaces publics comme éléments déterminants pour créer des liens entre le parc et le nouveau quartier selon le paradigme du développement urbain durable.

Chaque hypothèse énoncée pour les étapes respectives a dès lors pu être confirmée.

Finalement, c'est notamment la démarche de projet urbain opérationnel qui a permis l'enchaînement des différentes étapes. Au terme de ce parcours historique et prévisionnel du Park am Gleisdreieck, nous avons pu constater que le parc aujourd'hui ne présente pas une unique et seule fonction, mais que les fonctions explorées tout au long du processus de développement du terrain se sont cumulées pour définir l'espace tel qu'il est actuellement. Nous constatons donc que nous nous dirigeons vers une multifonctionnalité des espaces publics.

La nature subjective de l'analyse et du choix du cadre d'étude est à l'origine du résultat obtenu. Une autre méthode, un autre cadre analytique ou encore une interprétation différente des résultats apporteraient

une vision différente sur la question des fonctions urbaines des territoires dans le temps. Une confrontation aux visions des usagers peut de plus apporter une note objective à ce travail.

Pour une étude plus détaillée d'une étape en particulier, il suffirait d'appliquer une théorie en entier ou une multitude de théories à un moment de projet – et non pas uniquement une partie de théorie comme ici.

Dans ce cas, dans le cadre de la thématique de la transformation des territoires, le choix de la méthode d'analyse s'est porté sur les fonctions urbaines différentes à chaque étape majeure, facilement discernables les unes des autres moments clés. Chaque étape pourrait évidemment remplir d'autres fonctions ou même plusieurs.

Le projet Urbane Mitte n'a à ce jour pas encore démarré, mais une série de séances d'information a déjà eu lieu pour permettre aux habitants surtout de se renseigner quant à l'envergure du projet et des répercussions sur les territoires qui bordent le parc. Le défi du bureau ayant gagné le concours d'idées sera de convaincre les usagers et habitants de la pertinence du projet. Le nouveau quartier devra s'insérer dans le parc et répondre aux demandes des personnes fréquentant le parc.

Le projet étudié se terminera avec l'aboutissement de la construction de la nouvelle voie et gare S21. D'autres interventions qui seraient conçues sur ce territoire pourront ainsi se baser sur les connaissances déjà acquises sur le terrain d'étude. De la même façon, de nouveaux projets réalisés dans le cadre d'une démarche d'urbanisme opérationnel pourraient se baser sur la fonction urbaine que peut remplir un territoire tout au long du processus pour construire un projet cohérent.

Dans ce cas précis, l'approche par fonction urbaine pour chaque étape du projet a permis de répondre aux besoins inhérents décrits par les utilisateurs avant chaque acte décrit dans l'analyse.

Dès lors, ce travail permet de comprendre qu'un espace peut remplir plusieurs fonctions en même temps et est une application territoriale de la théorie de la multifonctionnalité des espaces publics.

## 11 Bibliographie

### A

Amt für Statistik Berlin Brandenburg. (2018). Statistiken. Consulté 16 juillet 2019, à l'adresse <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/inhalt-statistiken.asp>

Association des directeurs immobiliers. (2015). *Reconvertir les friches industrielles et urbaines. De la transformation réussie des sites à la mutation des territoires*. (Le Moniteur). Antony.

### B

Bacqué, M.-H., & Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines. *Participations*, 1(1), 36-66.

Banzo, M. (2015). L'espace ouvert pour recomposer avec la matérialité de l'espace urbain. *Articulo - Journal of Urban Research*, (Special issue 6). <https://doi.org/10.4000/articulo.2708>

Baud, P., Bourgeat, S., & Bras, C. (2013). *Dictionnaire de géographie* (5ème). Paris: Hatier.

Bauer, M. (2019a, 15 mars). *Entretien*. Berlin.

Bauer, M. (2019b, mai 8). @N – re:publica am Gleisdreieck : Neue Bedeutung für einen historischen Ort – ein Spaziergang. Consulté 6 juin 2019, à l'adresse Re:publica 2019 website: <https://19.republica.com/de/sideevent/n-republica-am-gleisdreieck-neue-bedeutung-einen-historischen-ort-spaziergang>

Baziz, N., & Chabbi-Chemrouk, N. (2014). L'élément végétal comme support d'une nouvelle signalétique urbaine. In A. Da Cunha & S. Guinand (Éd.), *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*. (p. 109-122). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Brantz, D. (2017). *The urban politics of nature. Two centuries of green spaces in Berlin, 1800-2014* (P. Clark, M. Niemi, & C. Nolin, Éd.). Oxon: Routledge.

Bürgerinitiative Westtangente Berlin. (s. d.). Bürgerinitiative Westtangente Berlin. Consulté 6 juin 2019, à l'adresse <http://bi-westtangente.de/context.php?action=chronik>

### C

Cassaigne, B. (2009). La ville durable. *Revue Projet*, n° 313(6), 78-83.

Chabot, L. (2014). Friches temporelles et aménagements urbains temporaires. In A. Da Cunha, M. Alonso-Provencio, & L. Herrmann (Éd.), *Temporalités urbaines et projet* (Vol. 16, p. 67-84). Lausanne: Observatoire universitaire de la ville et du développement durable / Institut de géographie et de durabilité (IGD).

Chesneaux, J. (2001). Mémoire urbaine et projet urbain. In T. Paquot (Éd.), *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes* (Cahiers libres, p. 105-127). Paris: La découverte.

Choay, F. (2014). *L'urbanisme, utopies et réalités*. Paris: Editions du Seuil.

Cochard, B. (2017). L'espace urbain : Un dispositif de la modernité ? *Sens public*. <https://doi.org/10.7202/1048856ar>

## D

Da Cunha, A. (2005a). Développement durable, transformations urbaines et projet : Enjeux et défis. In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath (Éd.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance* (p. 9-11). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Da Cunha, A. (2005b). Développement urbain durable : Écourbanisme et projet urbain : Principes stratégiques et démarches. In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath (Éd.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. (p. 175-193). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Da Cunha, A. (2005c). Régime d'urbanisation, écologie urbaine et développement urbain durable : Vers un nouvel urbanisme. In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath (Éd.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformation urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. (p. 13-37). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Da Cunha, A. (2015). Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable. De l'impératif écologique à la qualité urbaine. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 65, 5-25.

Da Cunha, A., & Guinand, S. (2014a). Qualité urbaine, durabilité et action collective : Éléments de réflexion. In A. Da Cunha & S. Guinand (Éd.), *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*. (p. 35-65). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Da Cunha, A., & Guinand, S. (2014b). Qualité urbaine et espace public : La ville habitable. In A. Da Cunha & S. Guinand (Éd.), *Qualité urbaine, justice spatiale et projet* (p. 31-34). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Da Cunha, A., & Kaiser, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine : La notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? *Urbia*, 9(décembre), 13-56.

David, A. (2011). *La multifonctionnalité des trames vertes et bleues en zone urbaine et périurbaine*. (p. 183). N/A: IAU Ile de France.

Dèbre, C., & Gourlay, F. (2014). La méthode d'analyse des sociotopes comme révélateur des représentations de la planification de la ville durable. In A. Da Cunha & S. Guinand (Éd.), *Qualité urbaine, justice spatiale et projet* (p. 315-327). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Duarte, P., & Seigneuret, N. (2011). Projet urbain et planification territoriale durables en Europe : Négociations et itération. In M. Zepf & L. Andres (Éd.), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

## E

Endter, D. (2019, 11 mars). *Entretien*. Berlin.

## F

Fauconnet, M. (2005). Projet urbain et gestion durable de la ville. In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath (Éd.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformation urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. (p. 157-174). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Ferretti, M. (2016). *Land Stocks. New operational landscapes of city and territory*. Rovereto: Llist Lab.

## G

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington D.C.: Island Press.

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press.

Gómez-Baggethun, E., & Barton, D. N. (2013). Classifying and valuing ecosystem services for urban planning. *Ecological Economics*, 86, 235-245. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2012.08.019>

Grosch, L., & Petrow, C. A. (2015). *Parks entwerfen. Berlins Park am Gleisdreieck oder die Kunst, lebendige Orte zu schaffen*. Berlin: Jovis.

## H

Habermas, J. (1992). « L'espace public », 30 ans après—Persée. *Quaderni*, 18(1), 161-191. <https://doi.org/10.3406/quad.1992.977>

Hansen, R., & Pauleit, S. (2014). From Multifunctionality to Multiple Ecosystem Services? A Conceptual Framework for Multifunctionality in Green Infrastructure Planning for Urban Areas. *AMBIO*, 43(4), 516-529. <https://doi.org/10.1007/s13280-014-0510-2>

## I

Ingallina, P. (2008). *Le projet urbain* (3ème). Paris: Presses Universitaires de France.

## J

Jahn, Mack & Partner. Architektur und Stadtplanung. (2014a). *Urbane Mitte. Dokumentation der ersten Runde des Werkstattverfahrens*. (p. 3). Berlin.

Jahn, Mack & Partner. Architektur und Stadtplanung. (2014b). *Urbane Mitte. Dokumentation der zweiten Runde des Werkstattverfahrens*. (p. 3). Berlin.

Jahn, Mack & Partner. Architektur und Stadtplanung. (2015). *Urbane Mitte. Dokumentation der dritten Runde des Werkstattverfahrens*. (p. 3). Berlin.

Jaton, V., & Pham, N. (2005). Approche typo-morphologique de l'espace public. In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath (Éd.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformation urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. (p. 103-121). Lausanne: Presses polytechniques et

universitaires romandes.

Jourdan, G. (2014). Penser le temps : Un regard d'urbaniste. In A. Da Cunha, M. Alonso-Provencio, & L. Herrmann (Éd.), *Temporalités urbaines et projet* (Urbia, Vol. 1–16, p. 53-66). Lausanne: Observatoire universitaire de la ville et du développement durable / Institut de géographie et de durabilité (IGD).

## K

Kabisch, N. (2015). Ecosystem service implementation and governance challenges in urban green space planning—The case of Berlin, Germany. *Land Use Policy*, 42, 557-567.

Klaphake, A., Mahlke, M., Pieschel, U., & Schröder, T. (2005). *Bürgerumfrage zur Vorbereitung des landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs für den Park am Gleisdreieck, Berlin* (p. 45). Berlin.

## L

Lacaze, J.-P. (2018). *Les méthodes de l'urbanisme* (7ème). Paris: Presses Universitaires de France.

Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : Revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, 122(3), 25-48.

Levy, A. (2009). La « ville durable ». Paradoxes et limites d'une doctrine d'urbanisme émergente. *Espirit*, 12(12), 136-153.

Lévy, J., & Lussault, M. (Éd.). (2013). *Dictionnaire de la Géographie*. Paris: Belin.

Lichtenstein, A., & Mameli, F. A. (Éd.). (2015). *Gleisdreieck / Parklife Berlin*. Bielefeld: transcript.

Loy, T. (2016, avril 29). Hochhäuser am Gleisdreieck werden niedriger. *Der Tagesspiegel*. Consulté à l'adresse <https://www.tagesspiegel.de/berlin/projekt-urbane-mitte-in-kreuzberg-hochhaeuser-am-gleisdreieck-werden-niedriger/13524132.html>

Lynch, K. (1976). *L'image de la Cité*. (BORDAS). Paris.

## M

Mangin, D. (2006). Pour une ville passante et métisse. *Le journal de l'école de Paris du management*, N°58(2), 23-28.

Mangin, D., & Panerai, P. (1999). *Projet urbain*. Marseille: Parenthèses.

Mehdi, L., Weber, C., Di Pietro, F., & Selmi, W. (2017). Les services écosystémiques urbains, vers une multifonctionnalité des espaces verts publics : Revue de littérature. *Environnement Urbain / Urban Environment*, (Volume 11). Consulté à l'adresse <http://journals.openedition.org/eue/1575>

Merlin, P. (2018). *L'urbanisme* (Que sais-je?). Consulté à l'adresse <https://www.cairn.info/l-urbanisme--9782130573920.htm>

Merlin, P., & Choay, F. (Éd.). (2009). *Dictionnaire de l'urbanisme*. Paris: Edition Presse Universitaires de

France.

*Millenium Ecosystem Assessment. Ecosystems and human well-being.* (2005). Consulté à l'adresse <http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf>

## P

Pacione, M. (2009). *Urban geography. A global perspective.* (Routledge). Oxon.

Panerai, P., & Langé, J. (2001). *Formes urbaines, tissus urbains. Essai de bibliographie raisonnée 1940-2000.* Paris: MELT-DGUHC, Centre de Documentation de l'Urbanisme.

Phalip, L. (2018). *Histoire de l'urbanisme* (Bréal). Paris.

Pinson, D. (2009). Histoire des villes. In J.-M. Stébé & H. Marchal (Éd.), *Traité sur la ville* (p. 41-89). Consulté à l'adresse <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01131514>

Piroddi, E., & Colarossi, P. (1991). Le projet urbain : De la fragmentation à la recomposition. *Architecture et comportement*, 7(4), 357-366.

Pütz, T., & Schönfelder, D. S. (2018). *BBSR-Analysen Kompakt 8/2018.* 20.

## R

Rey, E. (2012). *Régénération des friches urbaines et développement durable. Vers une évaluation intégrée à la dynamique du projet.* (Presses universitaires de Louvain). Louvain-la-Neuve.

Rheinländer, N. (2019, 18 mars). *Entretien.* Berlin.

Riboulet, P. (1998). *Onze leçons sur la composition urbaine.* Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

Riedel, D., Hagedorn, H., & van Aaken, W. (2005). *Online-Dialog zur Vorbereitung des landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbes für den Park Gleisdreieck Berlin. Ergebnisse des Online-Dialoges.* (p. 17). N/A.

Rosol, M. (2010). Public Participation in Post-Fordist Urban Green Space Governance : The Case of Community Gardens in Berlin. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(3), 548-563. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00968.x>

RTS. (2011, janvier 7). Le Corbusier à l'Unesco, une candidature qui dérange? [PlusValue]. Consulté 5 juillet 2019, à l'adresse Rts.ch website: <https://www.rts.ch/la-1ere/programmes/haute-definition/2872906-le-corbusier-a-lunesco-une-candidature-qui-derange.html>

Ruegg, J., & Joerin, F. (2016). Transformation des métiers de la ville. Pour une redéfinition du système de l'urbanisme opérationnel. *Cybergeo : European Journal of Geography.* Consulté à l'adresse <http://journals.openedition.org/cybergeo/27569>

## S

Selmi, W., Weber, C., & Mehdi, L. (2013). Multifonctionnalité des espaces végétalisés urbains. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, 13(2), 1-19.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005a). Das Gleisdreieck. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (Archiv-Version). Consulté 4 avril 2019, à l'adresse [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2006/gleisdreieck/zebralog/discoursemachine.php\\_view=detail&id\\_item=56.html](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2006/gleisdreieck/zebralog/discoursemachine.php_view=detail&id_item=56.html)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005b). *Park am Gleisdreieck. Wettbewerbsdokumentation*. (p. 92). Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005c). *Park auf dem Gleisdreieck. Offener landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auslobung Teil 1 Verfahren*. (p. 19). Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005d). *Park auf dem Gleisdreieck. Offener landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auslobung Teil 2 Situation und Planungsgrundlagen*. (p. 82). Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005e). *Park auf dem Gleisdreieck. Offener landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auslobung Teil 3 Aufgabenstellung*. (p. 17). Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2005f). *Park auf dem Gleisdreieck. Offener landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auslobung Teil 4 Anhang*. (p. 37). Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (s. d.). BerlinStrategie | Stadtentwicklungskonzept (StEK) Berlin 2030—Die BerlinStrategie / Land Berlin. Consulté 16 juillet 2019, à l'adresse <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/de/berlinstrategie/mitte.shtml>

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (s. d.). Strategie Stadtlandschaft Berlin / Land Berlin. Consulté 16 juillet 2019, à l'adresse [https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/strategie\\_stadtlandschaft/](https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/strategie_stadtlandschaft/)

STADTplus, & ts redaktion. (2005). *Bürgerbeteiligung im Rahmen des landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs Gleisdreieck. Verfahren und Ergebnisse Phase 1*. (p. 41). Berlin.

## T

Tomas, F. (1998). Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes. In J.-Y. Toussaint, M. Zimmermann, & G. Blanc (Éd.), *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville* (Pierre Mardaga, p. 15-34). Sprimont, Belgique: Architecture + Recherche.

Toussaint, J.-Y., & Zimmermann, M. (2001). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne: PPUR presses polytechniques.

Tranda-Pittion, M. (2014). Temporalités du projet urbain et jeux d'acteurs. In A. Da Cunha, M. Alonso-Provencio, & L. Herrmann (Éd.), *Temporalités urbaines et projet* (Urbia, Vol. 16, p. 33-51). Lausanne:

Observatoire universitaire de la ville et du développement durable / Institut de géographie et de durabilité (IGD).

Tribillon, J.-F. (2009). *L'urbansime* (3ème). Paris: La découverte.

Tschäppeler, S., Gresch, S., & Beutler, M. (2007). *brachland. Urbane Freiräume neu entdecken*. (Haupt). Berne.

## U

Urbane Mitte. (s. d.). Urbane Mitte am Gleisdreieck. Consulté 20 juillet 2019, à l'adresse <https://urbane-mitte.de>

## W

Wall, E., & Waterman, T. (2010). *Design urbain*. Paris: Pyramyd NTCV.

## 12 Annexes

### 12.1 Interview / grille de questions

#### Présentation

- A) Quel est le rôle de l'instance à laquelle vous êtes rattachée ?

#### Questions générales

- B) Selon la page web, le parc « Gleisdreieck » est un parc de « type nouveau ». Qu'entendez-vous par là ?
- C) Dans le cadre du développement urbain durable, comment peut-on concilier la création d'environnements qualitatifs urbains avec la nécessité de densifier ?

#### Questions sur le parc

- D) Quels sont les éléments historiques encore présents sur le site ?
  - a. Quel rôle est-ce qu'ils jouent dans le parc ?
  - b. De quelle manière ont-ils été intégrés dans le parc ?
  - c. Quel processus a mené à garder les éléments historiques dans la planification du parc ?
- E) Dans le cadre de mon travail, je porte un intérêt particulier aux aspects formels du parc. Ainsi,
  - a. Est-ce qu'il existe un concept général de la manière dont les composantes végétales et le mobilier urbain sont répartis dans le parc ?
  - b. Quels sont les matériaux qui ont été utilisés pour chaque composante de mobilier urbain ?
- F) Quelles sont les activités prévues dans le parc, plus particulièrement, de quelle manière le parc Est-il fréquenté aujourd'hui ?
  - a. De quelle manière le parc Est-il développé ultérieurement ?
  - b. Est-ce que le parc Est adapté au fur et à mesure aux nouvelles exigences ?
- G) Comment le parc s'intègre-t-il au niveau de la ville de Berlin ?
- H) Quels ont été les effets du parc sur les territoires aux abords de celui-ci, notamment en lien avec la structure sociale, les constructions de logements, les commerces de détail etc. ? Y-a-t'il des différences remarquables par rapport à la situation avant le parc ?

#### Fonctionnement / acteurs

- I) Concernant la participation citoyenne :
  - a. Comment s'est-elle mise en place ?
  - b. Est-ce que le parc correspond finalement aux attentes ?
  - c. Qu'amène une participation citoyenne en amont pour un projet tel que le parc am Gleisdreieck, notamment concernant l'acceptation du projet ?
- J) Pourriez-vous me dire davantage sur les rôles des divers acteurs impliqués ?

#### Question finale

- K) De quelle manière le parc am Gleisdreieck se différencie-t-il des autres parcs à Berlin ?

# PARK AM GLEISDREIECK

## MIT FLASCHENHALSPARK UND MONUMENTENPLATZ



### Liebe Besucherinnen und Besucher, herzlich willkommen!

Der Park am Gleisdreieck mit dem Flaschenhalspark bildet eine Oase mitten in der Großstadt für Alle. Sie können hier picknicken, Natur genießen, entspannen, joggen, Sport treiben, Fitness machen oder einfach Freunde treffen.

Dieser Park ist eine geschützte Grünanlage. Es gibt nur wenige, aber wichtige Einschränkungen, damit der Park auch in Zukunft vielseitig nutzbar und schön bleibt.

Wir bitten Sie deshalb: Hunde an der Leine zu führen, nicht zu grillen und den Müll in die Abfallbehälter zu entsorgen.



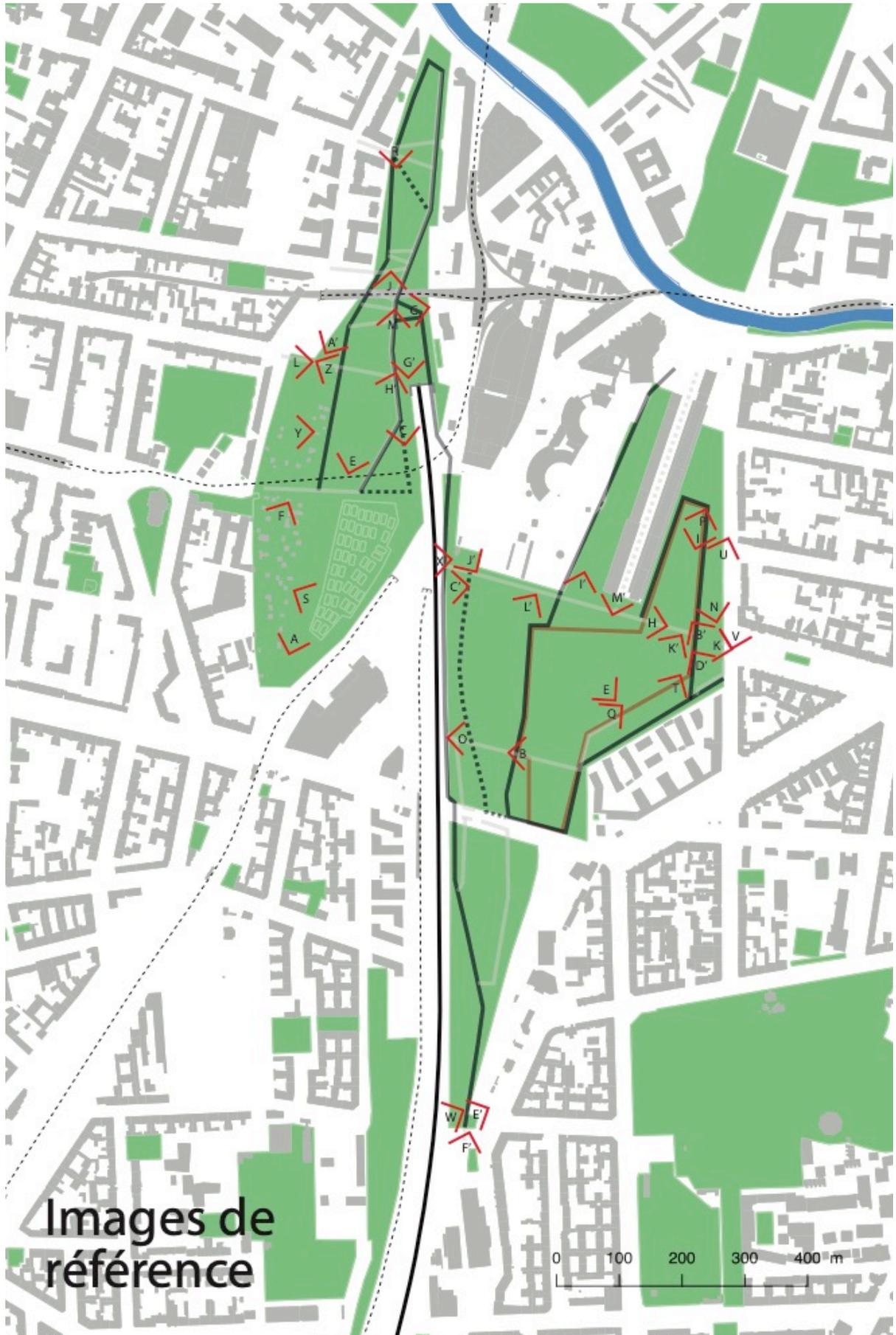
Bitte helfen auch Sie mit. Herzlichen Dank für Ihr Verständnis!

- 1 Sport & Spiel
- 2 Strand & Sitztribüne
- 3 „Gärten im Garten“ & Marktplatz mit Café Eule
- 4 Beach 61 Volleyballanlage
- 5 Stadtwildnis
- 6 Sportfläche mit Tribüne
- 7 Zentraler Platz (Tanzfläche & Tribüne)
- 8 Ökoschotter
- 9 Wäldchen
- 10 Naturerfahrungsraum
- 11 Interkultureller Garten Rosenduft
- 12 LED-Laufsteg
- 13 Café

- Basketball
- Boule
- Fitness
- Fußball
- Skateanlage
- Tischtennis
- Erste Hilfe/Defibrillator
- Kinderspielplatz
- Kiosk
- WC
- Bahn-Relikte
- Hundeauslauf
- Gleiswildnis

- ← EINGÄNGE
- Überregionaler Radweg Berlin-Leipzig

### 12.3 Images de référence



Forêt pionnière (A+B)



Nouveaux arbres (C)



Espaces ouverts (D+E)





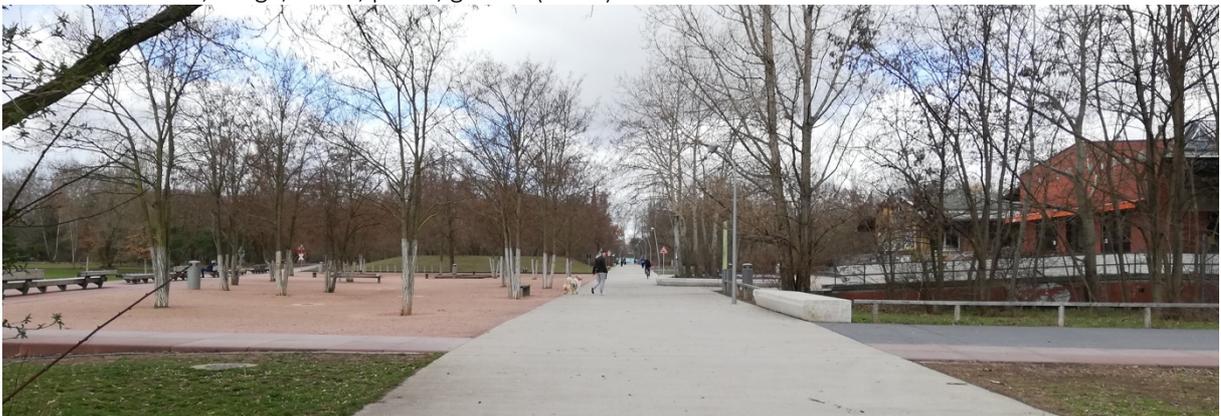
Jardins (F)



Gravier concassé (G)



Sol : Bétons : clair, rouge, foncé, pavés, gravier (H+I+J)





Entrées : escaliers & rampe (K+L)

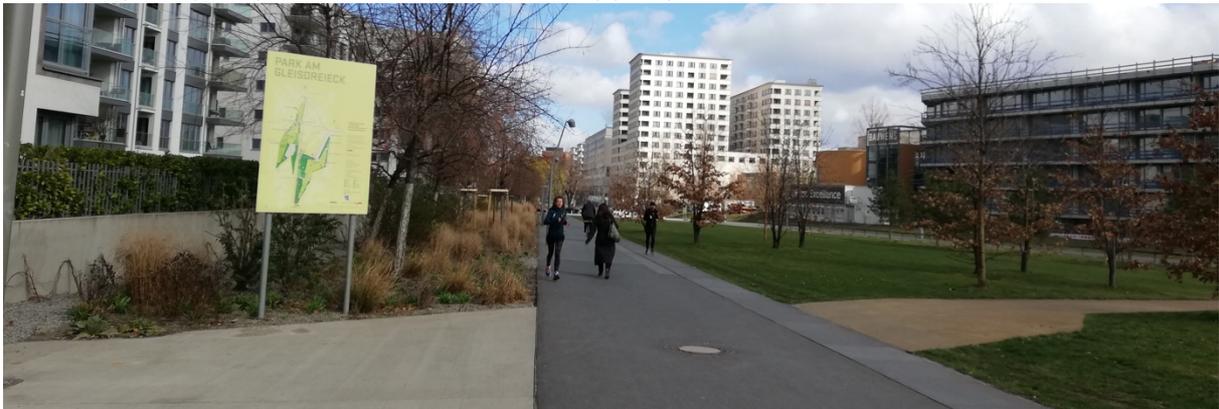


Banc bois, gradins (M), bancs bois (N), bancs en béton clair (O), longues banquettes (P), escaliers (Q)





Panneaux (carte parc, panneaux infos nature en ville) (R +S)



Dessins au sol (dessins et mots) (T+U+V+W)





Art urbain (X)



Cafés et kiosques (Y+Z)



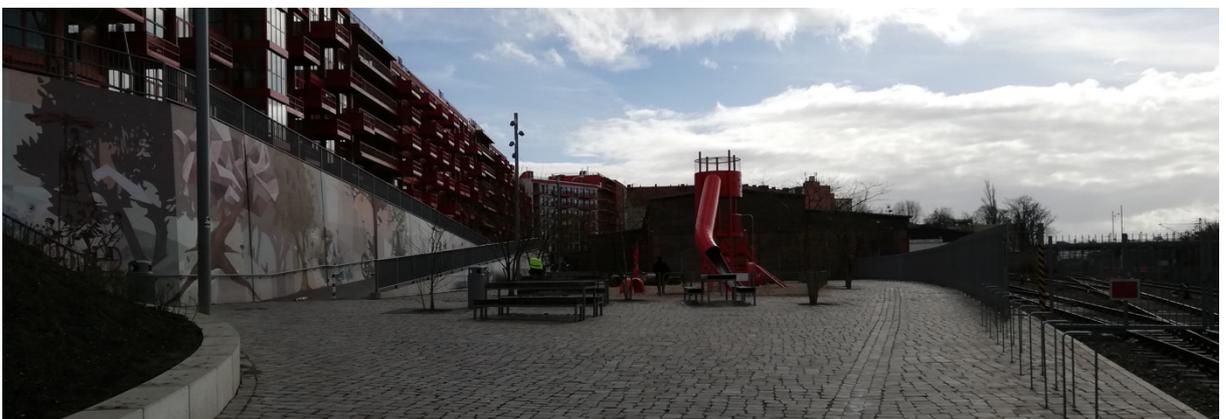
Places (A' + B')



Skate-park (C')



Places de jeux (D'+E'+F')



Viaducs et gare (G' + H')



Rails (I')



Poststellwerk (J')



Vestiges ferroviaires (K' + L')



Hangars (M')

