



**HAL**  
open science

# Urbanisme d'alliance : enjeux de greffe urbaine dans la ville ordinaire

Dorian Rebaudo

► **To cite this version:**

Dorian Rebaudo. Urbanisme d'alliance : enjeux de greffe urbaine dans la ville ordinaire. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02179675

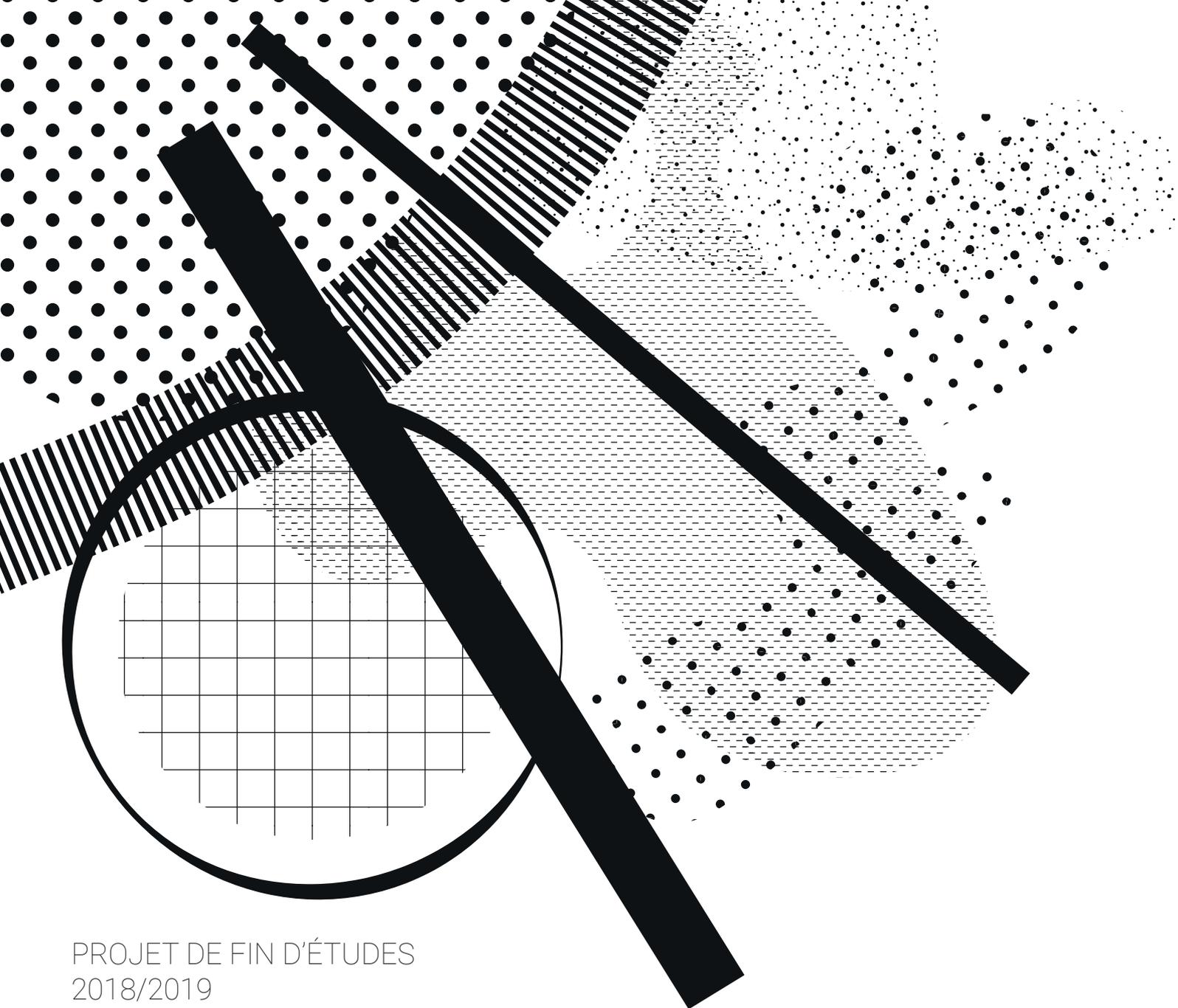
**HAL Id: dumas-02179675**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02179675>**

Submitted on 7 Nov 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



PROJET DE FIN D'ÉTUDES  
2018/2019

Master Urbanisme et Aménagement  
*Mention Urbanisme et Projet Urbain*

Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine  
*AGENCE COT Architecture - Urbanisme - Paysage*

Auteur - Dorian REBAUDO  
Directeur de mémoire - Nicolas DOUAY  
Responsable d'apprentissage - Erwan MARIN



# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

# NOTICE ANALYTIQUE

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

<b>AUTEUR</b>	REBAUDO	Dorian, Bastianu, Robin	
<b>TITRE DU MÉMOIRE</b>	<b>Urbanisme d'Alliance, Enjeux de greffe urbaine dans la ville ordinaire</b>		
<b>DATE DE SOUTENANCE</b>	5 Juillet 2019		
<b>ORGANISME D'AFFILIATION</b>	Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine, Université Grenoble Alpes		
<b>ORGANISME D'ACCUEIL DE L'APPRENTISSAGE</b>	Agence COT - Architecture - Urbanisme - Paysage		
<b>COLLATION</b>	Nombre de pages:  115	Nombre d'annexes :  3	Nombre de références bibliographiques :  34
<b>MOTS CLÉS</b>	morphologie urbaine; ville ordinaire; projet urbain; paysage; articulation; interface; couture; intégration; acceptation		
<b>MOTS CLÉS GÉOGRAPHIQUES</b>	France,Toulouse		
<p><b>RÉSUMÉ :</b></p> <p>La ville ordinaire devient aujourd'hui le terrain de travail de l'urbaniste concepteur. La raréfaction des espaces urbanisables et la lutte contre l'étalement urbain conduisent à sa densification. Possédant des caractéristiques qui lui sont propres, elle n'est pas un espace de la ville comme les autres. Faire du projet urbain dans la ville ordinaire induit d'apporter une attention particulière aux enjeux de greffe urbaine, enjeux étant plus intenses dans ce contexte urbain. Dès lors, l'urbaniste concepteur a pour mission de penser une greffe urbaine qualitative afin de faciliter l'articulation et l'intégration des nouveaux quartiers dans la ville ordinaire. Le territoire de la métropole toulousaine illustre bien ce phénomène, il sera notre territoire d'étude dans le cadre de ce travail.</p> <p><b>ABSTRACT :</b></p> <p>The ordinary city is today the working ground of the urban designer. The scarcity of urbanizable spaces and the fight against the urban sprawl lead to its densification. Possessing unique characteristics of its own, the space is not like the other areas of the city. Making this urban project on the ordinary city signifies to pay particular attention to urban grafting issues that are more prominent in this urban context. From then on, the urban designer's mission is to think of a qualitative urban graft to facilitate the articulation and integration of new neighborhoods in the ordinary city. The territory of the metropolis Toulouse illustrates well the phenomenon of an ordinary city, which will be the framework of this study.</p>			

# REMERCIEMENTS

Ce projet de fin d'études représente l'achèvement de cinq années d'études, cinq années riches en découvertes, en enseignements, en voyages mais surtout en rencontres. Cinq ans, cela peut paraître long mais ce n'est rien. Chaque instant, chaque moment, des plus éprouvants durant les périodes de partiels ou d'ateliers aux plus réjouissants, entourés de mes camarades, furent d'une intensité incomparable. De Grenoble à Toulouse, en passant par Lausanne et Montréal, je n'ai cessé de vivre des expériences formatrices me permettant de me forger un véritable savoir urbain.

Avant tout, je souhaite remercier mes proches pour leur soutien sans faille et leur confiance aveugle dans mes choix de vie. Ils m'ont donné les clés me permettant de forger mon propre futur, un futur qui je l'espère, ne cessera de se construire ensemble.

Depuis ma première année à l'institut, j'ai eu l'occasion de faire de nombreuses rencontres, certaines éphémères, d'autres plus intenses. Je tiens à remercier ces camarades devenus au cours des années une seconde famille. Merci notamment à Pierre, Juliette et tout particulièrement Clément pour m'avoir supporté dans les bons comme dans les moments plus rudes au cours de ces dernières années.

Je tiens également à remercier Nicolas Douai pour son accompagnement dans l'écriture de ce mémoire. Merci pour tous ces échanges qui ont su me rassurer et me motiver tout au long de l'année.

En quittant le lycée, j'ai rêvé du jour où je travaillerai dans une agence d'architecture et d'urbanisme. Aujourd'hui c'est ma réalité. Pour cela, je souhaite remercier l'Agence COT, plus particulièrement Erwan pour m'avoir donné ma chance et m'avoir fait pleinement confiance. Un grand merci également à toute l'équipe, merci à Julie qui m'a épaulé dès mon arrivée, merci à Sylvain pour son soutien et pour tous ces midis « running » qui nous ont permis de construire une relation si singulière.

# SOMMAIRE

<b>2</b>	<b>NOTICE ANALYTIQUE</b>
<b>4</b>	<b>DÉCLARATION SUR L'HONNEUR DE NON-PLAGIAT</b>
<b>6</b>	<b>REMERCIEMENTS</b>
<b>8</b>	<b>SOMMAIRE</b>
<b>10</b>	<b>INTRODUCTION</b>
<b>20</b>	<b>MÉTHODOLOGIE</b>
<b>24</b>	<b>PARTIE 1 _ LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME : DEFINITION, SPATIALISATION ET COMPREHENSION</b>
<b>42</b>	<b>PARTIE 2 _ PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE : FORMES ET ENJEUX DE LA VILLE ORDINAIRE</b>
<b>62</b>	<b>PARTIE 3 _ INTÉGRATION, ARTICULATION ET ACCEPTATION : TRIPTYQUE FONDAMENTAL POUR UNE « GREFFE URBAINE » QUALITATIVE DES PROJETS DANS LA VILLE ORDINAIRE</b>
<b>86</b>	<b>CONCLUSION</b>
<b>92</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>
<b>96</b>	<b>TABLE DES MATIÈRES</b>
<b>100</b>	<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>
<b>104</b>	<b>ANNEXES</b>



# INTRODUCTION

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Aujourd'hui, la ville telle que nous l'appréhendons, est un ensemble de formes urbaines témoin du temps, découlant d'époques et de styles pluriels. Elle n'est pour autant pas figée, en perpétuel mouvement et ne cesse de se réinventer, s'étendre, se replier, se densifier, au gré des dynamiques socio-économiques et des volontés politiques. Il est vrai que la superposition des époques fait partie de la narration des villes, tel un palimpseste, cette dernière se dessine et se redessine dans une boucle sans fin.

Depuis l'Antiquité et l'émergence des premières grandes cités à nos jours, la ville a connu de nombreuses transformations qui ont engendré une évolution de ses formes, de ses tracés et de son territoire d'influence. Durant cette longue période s'étalant sur plus de 6 000 ans, la structure de la ville s'est complexifiée au fil des diverses époques urbaines. Résulte, dès lors, un phénomène de mutation se caractérisant par des rapports entre «forme nouvelle» et «forme originelle». Nous pourrions illustrer ces propos par une vision simplifiée en nous focalisant sur l'image de l'hôte et du parasite. Par « hôte », nous parlerons de la forme urbaine originelle, indigène, de celle qui était là auparavant. Par « parasite », nous parlerons de la forme urbaine nouvelle, celle qui vient se greffer à l'existant. Afin de comprendre cette métaphore, il est important de comprendre qu'un phénomène de parasitisme n'est pas nécessairement à entrevoir sous un regard péjoratif. En effet, « le sens commun définit le parasite comme un organisme qui se greffe sur un autre de manière à en tirer sa subsistance et son habitat. Or, l'association hôte-parasite est rarement à sens unique. Il s'agit, en fait, de deux génomes qui se rencontrent. Chacun d'entre eux influence, de manière plus ou moins forte, le phénotype de l'autre » (Combes,1995). En d'autres termes, cela signifie qu'il existe différentes interactions possibles entre deux éléments et que ces interactions peuvent être diverses et aux intensités variées. Afin d'illustrer nos propos, nous citerons alors pour exemple les interactions suivantes :

- le neutralisme, où parasite et hôte entretiennent une relation indépendante et par conséquent n'ont aucune influence l'un envers l'autre.
- la compétition, où parasite et hôte agissent défavorablement l'un envers l'autre, une relation de compétition apparaît alors entre eux.

# INTRODUCTION

- le mutualisme, où parasite et hôte vivent en association durable dans le temps, relation constante qui est à la fois nécessaire et bénéfique aux deux.

Par cette métaphore, nous souhaitons imaginer le processus de complexification de la ville en tant que forme urbaine totale, c'est-à-dire comme nous la connaissons aujourd'hui au travers des différentes typologies qui la compose. Tels des parasites venant se greffer sur son hôte, les formes nouvelles de la ville sont venues se greffer à un tissu préexistant. Cependant, elles ne se sont pas toutes inscrites dans un même rapport de continuité vis-à-vis de la forme originelle ce qui explique que la greffe n'est pas toujours réussie et que des discontinuités sont apparues.



Illustration 1 \_ Interactions entre forme originelle et forme nouvelle  
©Dorian Rebaudo

## 1 \_ ÉPOQUE URBAINE ET RAPPORT À LA FORME ORIGINELLE : ENTRE CONTINUITÉ ET DISCONTINUITÉ

Afin d'illustrer nos propos, il est indispensable de revenir sur ce long processus de composition urbaine afin de montrer comment les diverses époques urbaines se sont inscrites dans des rapports différents vis-à-vis des formes précédentes. Nous reviendrons alors sur les grandes époques urbaines, depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours, afin de comprendre ce long processus de greffe urbaine.

La transition entre la ville antique et la ville médiévale peut être caractérisée d'un point de vue stricto morphologique comme s'inscrivant dans un registre de continuité autour des tracés de la ville et de son emplacement. En effet, les tracés romains, et notamment le Cardo et Decumanus, sont aujourd'hui encore des tracés urbains centraux facilement observables dans de nombreuses villes européennes. Pour autant, J. Le Goff, en se basant

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

sur les travaux de H. Pirenne (1927), démontre que quand bien même continuité des tracés urbains et localisation il y a, la ville médiévale est une réinterprétation complète de la ville antique dans ses typologies avec de nouveaux édifices emblématiques et de nombreuses mutations socio-économiques et culturelles.

Par la suite, la transition entre la ville médiévale et la ville classique s'inscrit dans une continuité plus ou moins prégnante avec l'expansion des villes et l'apparition de structures radioconcentriques s'appuyant sur les ceintures dessinées par les différents ouvrages de défense. Cette nouvelle époque urbaine se détache de la précédente par un changement dans la gouvernance urbaine. En effet, la ville classique devient la vitrine du pouvoir royal. Cette époque urbaine marque les prémices des grands plans d'aménagements et marque l'apparition d'un urbanisme que l'on pourrait nommer de « distinction », cherchant à mettre en lumière les « bonnes villes de France » (Chevalier, 1982). L'urbanisme devient dès lors un outil permettant d'exposer son influence à l'image des places royales. La ville classique se caractérise, dans sa forme, par l'apparition de « pièces urbaines » contrastant avec le tissu existant de par leurs formes, leurs traitements architecturaux et leurs intégrations dans le système urbain. On commence dès lors à entrevoir les prémices d'une confrontation des formes urbaines plus exacerbées et accentuées par une pratique de l'urbanisme plus réfléchie et généralisée.

La ville classique que l'on peut également qualifier de préindustrielle amorce un tournant dans l'histoire urbaine qui s'illustrera pleinement dans la ville industrielle. Sur une période allant de 1860 au milieu des années 1960, la ville va connaître un puissant bouleversement qui conduira à de nombreuses mutations urbaines, spatiales, sociales et économiques. Ildefons Cerdà, à Barcelone, entame cette révolution urbaine rapidement suivie de Paris avec le renouveau urbain engagé par le préfet Haussmann sous Napoléon III. Ce principe d'urbanisation haussmannienne va se décupler dans l'ensemble des grandes villes et on le retrouve aujourd'hui dans la quasi-totalité des grandes villes françaises avec, dans certains cas, de légères adaptations régionales. Il n'en reste pas moins que ce modèle urbain fut le modèle de référence de la période industrielle française. Il engendra un changement de forme brutale caractérisé par le principe de percées, de redéfinition des îlots, d'un

# INTRODUCTION

processus de table rase permettant de dessiner un nouvel espace public, un nouveau style architectural et de ce fait, une nouvelle grammaire urbaine. Afin de mieux comprendre ce bouleversement profond, il est utile de s'intéresser aux travaux d'Arcy Thompson (1994) qui permettent de concevoir la forme comme une résultante et une conséquence de la croissance. Appliquée à l'urbanisme, sa théorie permet de comprendre le phénomène de mutation de la forme urbaine en lien avec une forte expansion de la ville durant la période industrielle.

La fin de la ville industrielle est marquée, après la guerre, par le mouvement moderne et ses grands principes ayant donné naissance aux Grands Ensembles à travers les Zones à Urbaniser en Priorité. Dès lors, on assiste à une approche fonctionnaliste de la ville traduisant les principes de la Charte d'Athènes directement inspirés des idées de Le Corbusier. Cette idéologie urbanistique, comme les précédentes, générera une nouvelle forme urbaine, reposant sur la table rase et sur un urbanisme qui bouleversera la façon de faire la ville en cherchant à dissoudre le tissu urbain, à le dilater jusqu'à l'éclatement. Cette nouvelle forme de la ville réinterprétera l'îlot, effacera l'interface entre espace privé et espace public, la rue rentrera dans le bâti et les usages y seront différenciés. C'est l'époque de l'urbanisme de zonage qui cherchera à rationaliser l'espace urbain au travers d'une division fonctionnelle. Dans ce même temps, les lotissements pavillonnaires émergent dans les zones résidentielles produisant à leur tour une nouvelle forme urbaine perdant tout rapport de continuité avec le tissu originel de la ville.

L'époque industrielle est donc l'époque qui marquera un tournant décisif dans la forme urbaine totale. Celle-ci, au travers d'une confrontation des formes tel un parasitisme de compétition, aura pour ambition d'effacer les formes urbaines originelles.

Le milieu des années soixante, et les phases successives de désindustrialisation, vont donner un coup d'arrêt aux dynamiques urbaines alors en place. En découle la naissance d'un urbanisme de la planification souhaitant élaborer une nouvelle grammaire urbaine plus cohérente à une échelle métropolitaine. C'est alors l'époque des villes-nouvelles périurbaines censées à la fois maîtriser le développement urbain anarchique et s'inscrire

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

en tant qu'alternative aux grands ensembles. C'est aussi l'époque où les pouvoirs publics vont venir réinvestir les friches industrielles en souhaitant refaire «la ville sur la ville » afin de lutter contre l'étalement urbain qui s'est alors généralisé sous le modèle de la banlieue pavillonnaire. On observe alors l'apparition d'une nouvelle pratique de l'urbanisme qui mobilise de nouveaux outils opérationnels comme la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) qui générera nombre de nouveaux quartiers aux formes urbaines variées et à l'intégration plus ou moins bien réussie, certains n'hésitant pas à nommer cette période de « crise des ZAC plantées » (JC. Castel, 2010)

Il ressort de cette brève analyse historique sur l'histoire de la ville et la fabrication des formes urbaines que l'évolution de la ville s'est majoritairement inscrite dans une discontinuité vis-à-vis de la forme urbaine originelle (Levy, 2005, p. 35). La forme urbaine telle que nous l'appréhendons aujourd'hui, est donc la résultante d'une histoire urbaine intense ayant produit une diversité des registres dans les formes de la ville. Ces divers registres, interdépendants les uns des autres, s'articulent pour produire « la forme unitaire globale » (Levy, 2005, p. 32) qui s'apparente à ce que nous appelons ici « forme urbaine totale ». Par cette première approche morphologique, nous souhaitons faire émerger une problématique présente en filigrane de façon plus ou moins implicite et commune à toutes les périodes. Cette problématique, c'est celle de la greffe de la forme nouvelle avec la forme originelle, c'est-à-dire de l'aptitude d'une forme urbaine à s'articuler et à s'intégrer dans un tissu déjà constitué. Or, force est de constater que les enjeux d'intégration n'ont pas toujours été au cœur de la production urbaine. Cette non intégration est liée au fait qu'il y ait eu discontinuité des régimes (médiévale / classique par exemple), cela rendant caduque l'idée de continuité ( M. Foucault, 1966). C'est ce que l'on nomme «épistémê», c'est-à-dire la structure enfouie, inconsciente qui conditionne les règles d'élaboration d'un objet, ici en l'occurrence, les règles d'élaboration de la forme urbaine. Au travers de l'analyse morphologique de la ville ressort à la fois l'histoire de l'objet, c'est-à-dire de la forme urbaine mais aussi l'histoire « des savoirs sur la ville », en d'autres termes, chaque époque a constitué un socle de connaissances qui a conduit à une nouvelle façon de penser et de fabriquer la ville (Levy, 2005, p. 35).

# INTRODUCTION



Illustration 2 \_ Superposition des époques romaine et médiévale, Toulouse

©Voiearchéo

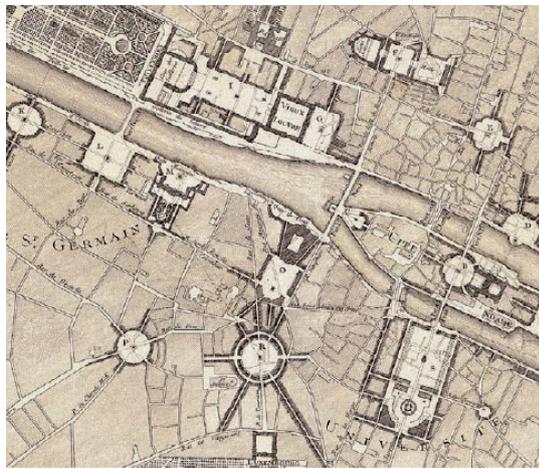


Illustration 3 \_ Confrontation des formes dans la ville classique, Projet de places royales, Paris

© Pierre Patte, Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV, Paris 1765, Planche XXXIX

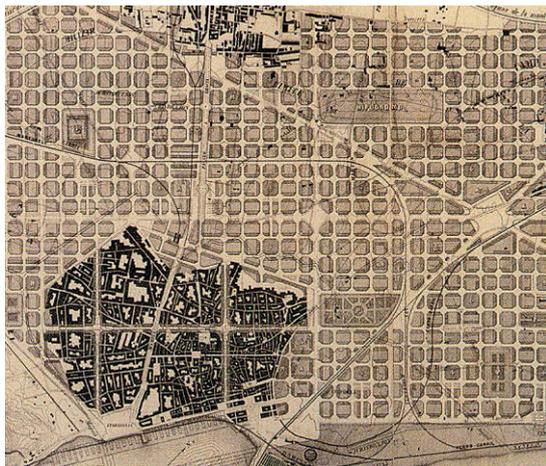


Illustration 4 \_ Contraste entre forme originelle et forme nouvelle dans la ville industrielle, Barcelone © Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco



Illustration 5 \_ Relation entre Grands Ensembles et territoire, Clichy-Montfermeil

©Mairie de Montfermeil

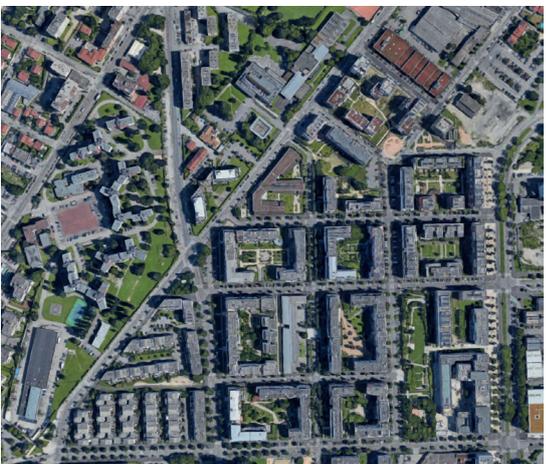


Illustration 6 \_ Zone d'aménagement concerté de Vigny Musset, Grenoble

©Google Maps



Illustration 7 \_ La ville pavillonnaire face à la forme historique, Plaisance du Touch (31),

©Google Maps

### 2 \_ LE PROJET URBAIN :

#### OUTIL DE PRODUCTION D'UNE « FORME URBAINE RÉFLÉCHIE »

Aujourd'hui, en tant qu'urbaniste, nous avons à disposition un ensemble de savoirs découlant de ces époques urbaines plurielles qui constituent un socle de connaissances nous permettant de pratiquer notre métier de façon éclairée. C'est de cette analyse de l'histoire urbaine que découle l'émergence d'une culture typo-morphologique donnant naissance à la notion de Projet urbain dans les années 1970 . En effet, malgré les idées reçues, cette notion ne date pas des années 1990 mais elle apparaît pour la première fois dans la revue Architecture d'Aujourd'hui, numéro 187, en 1976, dans un article écrit par M. Alfred « Contributions au projet d'une forme urbaine » (Max,1976, p 7-9)

*« Projets urbains : S'il fallait caractériser globalement la meilleure des recherches architecturales des dix dernières années, on évoquerait, sans risque de se tromper, le thème de l'urbain : Non que la recherche d'une architecture «urbaine» et de la mise en forme de l'espace de la ville tendant à sortir des impasses de la charte d'Athènes et plus généralement de l'espace ponctuel, circulatoire et «fonctionnaliste» codifié par le mouvement moderne, puisse être limité à cette décennie – il y a eu des prémices importantes–, mais la recherche de «l'urbain» est devenue depuis, l'un des thèmes sinon le thème dominant de l'architecture actuelle, du moins si on juge par les concours et les publications. »*

Le projet urbain repose sur une réflexion conciliant architecture, ville et histoire (Maghnuz-Dris, 2009 p.4) afin de produire une pièce urbaine d'envergure. Défini comme « une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir les fondations pour d'autres qui viendront après » par Christian Devilliers (1994), le projet urbain s'inscrit comme une alternative ayant pour volonté d'accompagner la production urbaine en se nourrissant du tissu existant, des formes urbaines générées par le passé. Cette conception de l'urbanisme fait donc écho à la problématique d'intégration

# INTRODUCTION

et de la greffe à l'existant explicitée précédemment. La démarche de projet repose alors sur une volonté de composition urbaine qui cherche à s'inscrire dans un espace-temps déterminé par un tissu, une société et une époque. Néanmoins, la pratique du projet urbain a connu quelques dérives, à partir des années 1980, notamment dans la façon de fabriquer la ville au travers d'une production extraordinaire caractérisée par un urbanisme des grands projets. L'essor des architectes urbanistes du « star-système » (Molina, 2014) tel qu'Henri Gaudin ou Christian de Portzamparc, motivés par un exercice de production urbaine de singularisation, a généré l'émergence d'un urbanisme de l'extraordinaire, vitrine à la fois pour les concepteurs et les collectivités. Il est donc nécessaire, aujourd'hui, de retrouver l'essence même du projet urbain afin de concevoir des nouveaux quartiers qui puissent se greffer et s'articuler de façon qualitative aux quartiers existants.

## 3 \_ NOUVEAUX TERRITOIRES DE LA PRODUCTION URBAINE

Tous les territoires ne peuvent connaître la même considération pour des raisons plurielles et il est clair qu'il faut aujourd'hui choisir entre aménager ou ménager le territoire, ce qui équivaut à dire que la production de la ville extraordinaire ne doit pas se faire au détriment de la ville ordinaire. Aujourd'hui, la ville ordinaire représente la majeure partie des territoires urbains et c'est dans ces territoires que les dernières réserves foncières, facilement valorisables, sont présentes. Dès lors, les enjeux d'intégration et d'articulation des nouveaux projets d'aménagements doivent être au cœur de la réflexion des concepteurs et de la production urbaine. Il est donc utile de s'interroger sur la question de l'alliance des formes urbaines. Par ces mots, nous souhaitons aborder les enjeux d'intégration des nouveaux quartiers dans la ville et de leur articulation avec les tissus de la ville ordinaire.

A partir de nos études théoriques renseignées par la littérature traitant de la morphologie urbaine et de l'étude des formes de la ville, et grâce à nos preuves empiriques récoltées sur le terrain, nous serons en capacité de nous interroger quant aux enjeux de greffe urbaine des nouveaux projets urbains dans la ville. En nous focalisant sur un territoire urbain spécifique, nous chercherons à démontrer en quoi les enjeux d'intégration

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

des nouveaux projets urbains sont davantage prégnants dans la ville ordinaire et nous tenterons de comprendre comment l'urbaniste concepteur peut y répondre au travers d'un urbanisme d'alliance ?

Il nous semble aujourd'hui indispensable de penser la relation entre forme nouvelle et forme originelle sous l'angle d'une approche mutualiste, où « parasite » et « hôte » développeraient une alliance durable, nécessaire et bénéfique aux deux, la forme nouvelle devenant alors une valeur ajoutée à la forme originelle. Nous pouvons supposer que la forme urbaine de la ville ordinaire exacerbe les enjeux d'intégration de par sa typologie urbaine, ce qu'il nous sera nécessaire d'analyser plus en détail. De plus, il est également utile, afin de ne pas limiter notre raisonnement, de se demander si les enjeux d'intégration ne dépassent pas une simple approche morphologique ? En effet, outre les enjeux d'intégration morphologique, n'existe-il pas d'autres facteurs, comme l'acceptation des riverains, la relation au paysage, etc. permettant une meilleure intégration des nouveaux projets ? Ce travail cherche donc à amener quelques éléments de réponses afin de mieux intégrer les enjeux de greffe urbaine dans la fabrication de la ville. Néanmoins, du fait du temps imparti pour sa réalisation, ce travail n'est pas à appréhender comme un manifeste exhaustif mais il s'agit davantage de venir dessiner les contours de ce qui pourrait être une démarche d'aide à la conception urbaine.



# MÉTHODOLOGIE

Ce projet de fin d'études est réalisé dans le cadre de mon Master 2 « Urbanisme et Projet Urbain » de l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine au sein duquel j'ai pu, pendant près de 5 ans, me construire en tant que futur Urbaniste. Cette dernière année de formation se faisant en apprentissage, j'ai donc choisi d'intégrer, en tant qu'apprenti urbaniste l'Agence COT - agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage- basée sur Toulouse (31). L'agence Cot a pour vocation de réunir autour du projet, l'ensemble des compétences qui participent à la conception de l'espace urbain. Outre la conception architecturale, l'agence participe à la production de la ville de demain à travers divers projets de ZAC mais aussi dans la conception de nombreux plans directeurs et la réalisation d'études urbaines pré-opérationnelles.

C'est donc dans le cadre de mon apprentissage au sein de l'agence que j'ai pu m'initier à l'urbanisme en maîtrise d'œuvre et découvrir un pan de la profession d'urbaniste que je n'avais jusqu'alors pas pu expérimenter. Au cours des mois, ma connaissance du territoire toulousain et de ses problématiques s'est étoffée. Cette dernière, croisée à ma pratique professionnelle, a fait émerger en moi un intérêt fort quant à la conception de nouveaux quartiers, de par leur forme, leur localisation, leur composition, etc. C'est dans ce contexte que l'idée de réfléchir à la question de l'intégration et de l'articulation des nouveaux projets urbains m'est alors apparue comme pertinente pour la réalisation de mon projet de fin d'études.

Durant cette année au sein de l'agence, j'ai eu l'occasion de suivre de nombreux projets urbains ou études se localisant, pour la majeure partie d'entre eux, non pas dans des cœurs urbains denses mais davantage dans un tissu urbain diffus, ce dernier rayonnant autour d'un cœur urbain dense correspondant ici au cœur historique de Toulouse. Le fait de travailler sur ce territoire singulier m'a conforté dans mes questionnements autour de l'intégration des nouveaux projets dans ces territoires de la ville. En effet, d'un premier abord, ces espaces de la ville ne sont pas forcément les plus à même d'accueillir de nouvelles opérations d'aménagement de par la forme urbaine qu'ils génèrent. C'est pourquoi ma réflexion se concentrera alors sur ces territoires que nous nommerons « territoire de la ville ordinaire ». Choisir le contexte toulousain comme territoire d'étude m'est dès lors apparu

# MÉTHODOLOGIE

davantage comme une évidence plutôt qu'un choix. En dehors du fait qu'il constitue mon territoire de travail, il représente également un bel exemple de ce type de production urbaine.

Ce mémoire s'intitule « Urbanisme d'Alliance ». Par ces termes je souhaite, au travers de cette réflexion, apporter un nouveau regard quant aux enjeux d'intégration des nouveaux projets urbains. En effet, cette réflexion aura pour objectif de mettre en lumière les différents facteurs permettant une alliance des formes mais également une alliance des fonctions et des usages afin de faciliter l'intégration des nouvelles opérations urbaines dans la ville ordinaire.

Afin de mener une réflexion qui permettra de mettre en lumière les différents enjeux soulevés par mon questionnement, d'illustrer mes propos et de les restituer dans une réflexion urbanistique plus large, j'ai choisi de solliciter trois types de ressources différentes et complémentaires. Le premier type de ressources correspond à un travail de recherche et d'analyse « scientifique » autour des notions de ville ordinaire, de morphologie urbaine ou encore de projet urbain. Le deuxième cherche, au travers d'une approche plus sensible, à me nourrir du terrain au travers du dessin, de la cartographie et de l'élaboration d'un reportage photographique, me permettant de mettre en lumière l'identité, les ambiances et les formes de la ville ordinaire dans le territoire toulousain. Enfin, le troisième type correspond aux différents échanges que j'ai pu avoir durant l'élaboration de ce mémoire au travers de divers procédés comme l'observation participante, la réalisation d'entretiens individuels, au cours de réunions de travail, ou encore lors d'échanges plus informels.

Ce mémoire s'articule autour de trois temps qui cherchent à mettre en place un récit cohérent et structuré servant de support à ma réflexion. Ainsi, une première partie cherchera à définir la notion de ville ordinaire. Elle aura pour objectif, au-delà de définir la notion, de mettre en évidence les différents éléments qui participent à sa production. Une seconde partie aura pour objectif de mettre en lumière les formes de la ville ordinaire au travers d'une approche sensible et illustrée. Ici, il s'agira de dresser le portrait de la ville ordinaire et d'en faire émerger les différents enjeux qui gravitent autour d'elle. Enfin, une troisième et dernière partie viendra répondre à la question centrale de cette réflexion en essayant

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

d'identifier les différents éléments permettant de pratiquer un urbanisme d'alliance à travers une intégration qualitative des projets dans la ville ordinaire.

Le focus, sur le territoire toulousain, ne constitue pas, et ceci de manière délibérée, un temps en soi. En effet, ce rapport au territoire d'étude se veut comme un fil rouge, véritable colonne vertébrale qui me permettra d'illustrer chaque temps de ma réflexion. Je souhaite à travers cette démarche mettre en place une relation, non pas de confrontation mais de complémentarité, entre deux socles d'informations au travers d'un regard théorique d'une part et territorial d'autre part.



LA VILLE ORDINAIRE,  
NOTION ÉMERGENTE DANS L'URBANISME  
DÉFINITION, SPATIALISATION ET COMPRÉHENSION

# PARTIE 1

Cette première partie a pour volonté de poser un cadre théorique sur la ville ordinaire. La notion de ville ordinaire est une notion trop peu développée dans le monde de l'urbanisme et pourtant, la ville ordinaire est une des formes urbaines la plus répandue dans nos métropoles.

Il était alors pour nous essentiel de comprendre comment cette notion était appréhendée dans le monde de la recherche urbaine et notamment de comprendre comment celle-ci avait pu être définie jusqu'à présent. Nous chercherons donc, dans un premier temps, à recenser les approches et visions qui existent autour de cette notion, de les analyser et d'en faire émerger une définition plus large, définition qui, confrontée à notre propre interprétation, veillera à forger les fondations de la réflexion et du travail qui suivra dans les prochaines parties de ce mémoire. Ce travail d'affinement épistémologique nous conduira également à un travail de spatialisation de la ville ordinaire au sein de la forme urbaine totale.

Comprendre et définir ce qu'est la ville ordinaire nous obligera également à nous demander quels sont les liens de causalité ayant conduit à l'émergence de ce type de tissu dans la ville. Il s'agira alors de s'intéresser à d'autres dimensions de l'urbanisme, dimensions connexes qui nous aideront à comprendre quels sont les facteurs ayant accompagné l'apparition de la ville ordinaire sur nos territoires. Nous porterons dès lors un regard critique sur l'étalement urbain en identifiant des liens temporels, morphologiques et idéologiques en lien avec la production de la ville ordinaire.

Enfin, afin d'illustrer nos propos, nous essayerons de mettre en avant un lien de causalité entre l'apparition de la ville ordinaire et le manque d'une vision urbanistique forte portée par la ou les collectivités compétentes. Afin d'asseoir nos propos, nous les illustrerons en nous intéressant au cas singulier de la métropole toulousaine.

# PARTIE 1

## LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

### A. DEFINITION D'UNE NOTION EMERGENTE

#### 1. La ville ordinaire telle que définie dans la littérature scientifique

L'intérêt porté à la ville ordinaire n'est que peu développé jusqu'ici. En effet, peu d'auteurs et de chercheurs du monde de l'architecture et de l'urbanisme se sont réellement focalisés sur cette notion à l'exception de quelques rares historiens et morphologues urbains.

Nous pouvons citer les travaux d'Anne-Sophie Cléménçon - historienne des formes urbaines et de l'architecture et chargée de recherche au CNRS- qui s'est intéressée à la production de la ville ordinaire sur la rive gauche du Rhône à Lyon en s'appuyant sur une analyse comparée de deux photos aériennes prises, pour l'une en 1925 et pour l'autre en 2012. Son travail avait alors pour objectif de mettre en lumière le processus de reconstruction de la ville sur elle-même. Son analyse a permis de montrer le processus de mutation des formes urbaines et de faire émerger deux types de fabrication de la ville entre « planification volontaire et ville ordinaire impensée » (Cléménçon, 2015). Dans son ouvrage, « La ville ordinaire, généalogie d'une rive, Lyon 1781-1914 », elle dresse sa vision de la ville ordinaire qui désigne, selon ses mots, « la partie spontanée, impensée de la ville. Elle s'applique à l'espace urbain tel qu'il s'est tissé au cours de l'histoire, en marge de la ville planifiée (plans de développement et d'urbanisme, monuments et réalisations architecturales d'envergure). » Ses travaux permettent également de capter les transformations infimes, discrètes et souvent informelles qui affectent et influent le tissu urbain et ceux-là même jusqu'aux cœurs des îlots. Elle met aussi en lumière le jeu d'acteurs complexe à l'origine de la production de la ville ordinaire et de ces mutations et le rôle des propriétaires fonciers, des architectes ou encore du portage politique autour de la fabrication de la ville.

D'autres ont abordé la notion de la ville ordinaire de manière moins frontale en s'intéressant à la fabrication de la banlieue comme Annie Fourcaut dans son ouvrage, « La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres ». Cette dernière s'intéresse au développement quasi spontané de la banlieue depuis sa genèse à

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

son expansion incontrôlée. A la différence des travaux de Anne Sophie Cléménçon, Annie Fourcaut commence à faire émerger un lien entre ville spontanée et banlieue pavillonnaire en montrant du doigt les processus, notamment fonciers, en étant à l'origine.

D'autres encore s'intéressent davantage à la fabrication de la ville ordinaire en se concentrant sur la description des modalités de production de la ville. Pour Isabelle Backouche et Nathalie Montel - dans *La fabrique ordinaire de la ville* – il s'agit de dresser le portrait de la ville ordinaire au travers d'une analyse non pas de la ville faite ou à faire mais de la ville en train de se faire. La ville ordinaire est alors « qualifiée d'ordinaire, parce qu'il s'agit essentiellement de comprendre comment {...} se constitue un tissu urbain somme toute assez banal, à partir d'interventions elles-mêmes plutôt courantes ». L'analyse de la ville ordinaire est donc ici opposée à l'analyse des opérations urbaines spectaculaires traduisant une volonté urbanistique forte et façonnant des « représentations discursives et graphiques » de la ville.

En octobre 2013, le Plan Urbanisme Construction Architecture (Puca), a lancé une consultation de recherche intitulée « La ville ordinaire et la métropolisation ». Signe d'un intérêt croissant sur la ville ordinaire, l'objectif de cette mission était d'inviter nombre de chercheurs à se pencher sur la question de la ville ordinaire en se consacrant à « ces espaces impensés dans les travaux urbains » comme explicité dans l'appel d'offres de la consultation. Cette dernière justifie également cet engouement par le fait que, malgré une faible visibilité, les territoires de la ville ordinaire participent au fonctionnement du système métropolitain. Cette consultation se devait également de donner une définition de la ville ordinaire, cette dernière, très succincte, la définit comme « espace urbain fabriqué hors des opérations d'urbanisme ».

### **2. La ville ordinaire telle qu'appréhendée par les professionnels de l'urbanisme**

Afin de pouvoir faire émerger une définition large et complète de la ville ordinaire, il nous était essentiel de confronter l'approche théorique présentée précédemment à une approche pratique de la notion. La réalisation de différents entretiens avec divers

## PARTIE 1

# LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

professionnels de l'urbanisme nous a permis de comprendre la capacité de ces acteurs à appréhender la ville ordinaire. Il en ressort que la notion de ville ordinaire n'est pas une notion employée par les professionnels de l'urbanisme. En effet, ces derniers travaillant sur ce type de territoires, participent à la production de la ville ordinaire via de nombreuses opérations de ZAC. Bien qu'ils aient l'habitude d'appréhender les enjeux urbains sur ce territoire, la notion de ville ordinaire n'est pas présente dans le vocabulaire des professionnels de l'urbanisme.

Néanmoins, quand on leur demande de nous définir le territoire de la ville ordinaire, il en ressort des éléments récurrents qui contribue de manière indirecte à définir ce type d'espace de la ville; ressortent alors les termes de «ville moche», «ville sans âme», «territoire urbain anarchique», qui reflètent une image presque négative de la ville ordinaire. Certains parleront de «croissance incontrôlée» ou de «non-sens urbain» à l'heure d'une époque qui prône un développement urbain durable. De fait, les professionnels de l'urbanisme, bien que travaillant de plus en plus sur le territoire de la ville ordinaire, appréhendent la notion de manière indirecte bien qu'ils en définissent, à leur façon, la notion.

### 3. Appropriation de la notion et spatialisation

La ville ordinaire est donc une notion émergente, encore peu mobilisée, qu'il nous parût nécessaire de définir sous un cadre théorique et de confronter avec des professionnels de l'urbanisme. Une fois ce premier travail effectué, il était indispensable de nous approprier la notion et d'en proposer une définition qui servira d'appui pour la suite de notre réflexion. La ville ordinaire telle que nous l'entendons peut alors être définie comme espace urbain s'étant développé en dehors des grandes opérations d'urbanisme au cours des cinquantes dernières années. Ces territoires urbains, caractérisés par une urbanisation souvent arbitraire, ne reflètent alors aucune recherche de cohérence urbaine.

Souvent marquée par une discontinuité des formes vis-à-vis de la ville compacte, la ville ordinaire est moins dense, constituée d'un tissu urbain assez banal. Même si la ville résulte, certes, de volontés politiques et d'opérations d'urbanisme, elle découle surtout de décisions privées, décisions qui ne sont alors contraintes que par des documents d'urbanisme réglementaires qui jusqu'alors n'avaient pas toujours les moyens de porter une vision urbaine.

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

*Illustration 8 \_ Tissu urbain de la ville ordinaire, Toulouse*  
©GoogleMaps



Ville compacte, ville diffuse, péri-urbain, tant de notions définissant des processus d'urbanisation qui illustrent des morphologies hybrides résultant d'une discontinuité des formes, d'une perte de lisibilité formelle qui invite à réinterroger les concepts habituellement sollicités pour caractériser la ville. La ville compacte, ville dense, ville intense, est souvent au cœur du système métropolitain. C'est la ville de toutes les attentions, la ville que l'on regarde et par conséquent la ville où la production urbaine est minutieuse, réfléchie, soignée. A l'inverse, les espaces péri-urbains sont souvent corrélés à un urbanisme anarchique, de désenchantement, reflétant l'image d'un modèle controversé, souvent critiqué par manque de qualité et d'urbanité (Lefranc-Morin, Nicolas, 2013). Mais alors, où situer la ville ordinaire ? Bien que Anne-Sophie Cléménçon ait démontré qu'il pouvait y avoir une imbrication entre la ville planifiée et spontanée dans la ville compacte, il semblerait que la notion de ville ordinaire ne prenne davantage sens dans les espaces périphériques de la

## **PARTIE 1**

# LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

ville. Nous ne pensons pas que la ville ordinaire soit une énième notion qui vienne encore complexifier l'identification des espaces de la ville. La notion de ville ordinaire se doit d'être une notion transversale qui, selon nous, se retrouve à la fois dans la ville compacte et la ville diffuse à des degrés différents. Néanmoins, nous nous concentrerons dans la suite de notre réflexion, sur la ville ordinaire présente dans la périphérie des centres urbains denses, car il nous semble que les enjeux urbains y sont plus forts, ce que nous essayerons de démontrer par la suite.

## **B. FACTEURS GENERATEURS DE LA VILLE ORDINAIRE**

### **1. L'étalement urbain comme producteur**

Comprendre la ville ordinaire, c'est comprendre comment cette dernière est définie et perçue mais c'est aussi comprendre son processus d'apparition. Il nous semblait donc nécessaire de trouver des facteurs ayant pu contribuer à l'émergence de cette forme d'urbanisation. L'étalement urbain est, selon nous, un des éléments majeurs qui peut expliquer l'émergence de la ville ordinaire dans la périphérie de nos villes. Même si en France l'étalement urbain a arboré des visages pluriels depuis la seconde guerre mondiale - notamment au travers de Zone à Urbaniser en Priorité de 1958 à 1968 - c'est aujourd'hui, sous la forme d'opérations individuelles groupées ou dispersées qu'il nous apparaît majoritairement (R.Laugier, 2012, p.2).

La notion d'étalement urbain fait référence à l'expansion de nos villes dans leurs périphéries souvent en lien avec une croissance démographique tendue. Ce terme est traduit chez les anglosaxons par « urban sprawl », faisant alors référence à une dimension plus connotée de ce processus, plus négative, renvoyant à un processus d'expansion de la tache urbaine « plutôt anarchique et peu contrôlé » (Geoconfluence, 2010). Par cette définition, nous pouvons d'ores et déjà faire le lien entre ce processus d'urbanisation et la définition de la ville ordinaire présentée précédemment. Aujourd'hui, la notion d'étalement urbain se démarque de la simple extension urbaine continue avec l'émergence d'émiettement urbain par les formes urbaines qu'il génère. Il produit en effet une autre forme d'urbain, plus diffus, éparpillé et moins dense que les centres urbains. On parle souvent de mitage

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

des territoires urbains périphériques (S.Reux, 2016, p.594) car l'étalement urbain génère alors une production urbaine qui s'appuie sur le développement d'opérations pouvant être caractérisées de « micro-opérations » de par leur taille et de plus en plus diffuses à mesure que l'on s'écarte des centres urbains.

Dès lors, les liens entre ville ordinaire et étalement urbain doivent être perçus au travers d'un processus d'émergence reposant à la fois sur une demande résidentielle alimentée par la quête du « pavillon avec jardin » et par une offre foncière difficilement régulée par l'action publique. L'étalement urbain offre alors toutes les conditions favorables pour la production de la ville ordinaire. En effet, il traduit une production urbaine rapide, souvent standardisée et généralisée à l'ensemble des territoires urbains périphériques des métropoles. Ce modèle de production urbaine repose sur une nouvelle relation entre centre urbain et périphérie rendue possible par le progrès technique et l'émergence de l'automobile conduisant à l'apparition d'une société hyper-mobile (Dupuy, 1995).

La ville ordinaire est caractérisée par une utilisation fonctionnelle des sols. L'étalement urbain a contribué à ce découpage fonctionnel en éclatant la plurifonctionnalité que l'on retrouve dans les villes-centres. En effet, avec l'étalement urbain est apparu un urbanisme de zonage ayant conduit à l'émergence des zones économiques, des zones résidentielles, etc. (R. Laugier, 2012, p.6). Selon nous, ce processus est un des marqueurs forts de la ville ordinaire tel que nous pouvons aujourd'hui l'appréhender. Les zones logistiques et commerciales sont aussi des visages de la ville ordinaire, chassées des centres urbains dans les années 1960-1970, elles ont trouvé en périphérie les conditions nécessaires à leur développement (prix du foncier attractif, bon niveau de desserte). Paradoxalement, ces dernières ont façonné indirectement la forme de la ville ordinaire, d'autant plus qu'elles ont impulsé le développement des zones résidentielles connexes, en attirant la main d'œuvre. Toulouse illustre bien ce cas, ce que nous détaillerons par la suite.

# PARTIE 1

## LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

### 2. La quête du « mode d'habiter idéal »

La France n'a pas été épargnée par le mythe de la maison individuelle. L'aspiration à pouvoir un jour s'offrir un petit pavillon avec jardin, avec piscine pour les plus chanceux, loin des fracas de la ville, a connu un engouement certain à travers le monde. En France, d'après une étude du CREDOC de 2004, la maison individuelle représentait un idéal de vie pour plus de 80% des français (A. Mazbounji, 2009, p.14) ; même si les raisons sont multiples, c'est avant tout pour des raisons culturelles. En effet, au-delà de la maison individuelle, c'est davantage un cadre de vie au sens large qui est recherché, cadre de vie regroupant alors diverses aspirations telles que la proximité avec la nature, un environnement permettant l'épanouissement de la sphère familiale, etc., la maison individuelle représentant alors la partie émergée de l'iceberg. Les espaces périphériques résidentiels apparaissent alors en rejet à la concentration urbaine et les désagréments y étant associés (S. Reux, 2016, p.592). Cette demande de maison individuelle repose non seulement sur un choix de vie mais également sur des considérations économiques. Il apparaît que le coût de revient au m<sup>2</sup> est plus intéressant pour une maison individuelle que pour du logement collectif pour diverses raisons. La production de logement individuel repose sur des techniques de construction moins contraignantes et peut être industrialisée, produite de manière systématisée, reconductible en masse à bas coûts (R. Laugier, 2012, p6-7). La ville ordinaire découle donc de cette aspiration, elle en est le portrait le plus significatif. Pour autant, la ville ordinaire n'est pas, comme on pourrait trop facilement le généraliser, constituée exclusivement de lotissements. En effet, les lotisseurs ne sont responsables que de seulement un tiers des maisons individuelles (JC. Castel, 2010 ; R. Laugier, 2012), les deux tiers restants découlant alors d'intervenants diffus.

### 3. Des logiques foncières et immobilières qui favorisent la production ordinaire de la ville

La croissance urbaine s'accompagne d'un phénomène de pression foncière en lien avec le processus de métropolisation. C'est alors que des logiques foncières apparaissent et génèrent indirectement de l'étalement urbain. Le coût de l'immobilier est un des facteurs majeurs dans le choix de localisations des accédants à la propriété. Le rapport entre le

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

coût d'un bien en ville et celui d'un bien en zone pavillonnaire varie entre 1 et 4 (R. Laugier, 2012, p7), ce qui influence le choix des acheteurs et participe à l'accroissement de la ville ordinaire.

Pour les opérateurs et aménageurs, la rigidité de plus en plus prégnante de l'urbanisme actuel, notamment depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (S.Reux, 2016, p. 593), se matérialise par un encadrement réglementaire plus fort des opérations d'aménagement traduisant alors la transition d'un « urbanisme opérationnel » à un « urbanisme réglementaire» (Comby, 2009). Les logiques financières - rendant la vente de foncier en lots à bâtir plus intéressante, corrélées à des coûts de construction moindres pour une maison individuelle que pour du collectif - n'encouragent pas les opérateurs à accroître leur part de risque avec des opérations plus denses, ce manque d'investissement encourageant alors le développement de la ville ordinaire de façon diffuse.

Il existe également des mécanismes complexes mis en place par les collectivités dans la gestion de leur territoire. En effet, celles-ci cherchent à maintenir un équilibre fragile vis-à-vis de leur accroissement démographique. (R. Laugier, 2012, p. 7). Ces dernières souhaitent à la fois accueillir un seuil d'habitant minimal pour assurer le fonctionnement de leurs services de base tout en optimisant leurs équipements. Néanmoins, elles ne souhaitent pas dépasser un niveau d'accroissement démographique les obligeant, dans certains cas à faire de nouveaux investissements. Malgré les caractéristiques de la ville ordinaire tel que le mitage du territoire, ce jeu d'équilibriste favorise une urbanisation discontinue et décousue. En effet, les communes favorisent les micro-opérations et les logements diffus en attendant que les équipements soient saturés. (S.Reux, 2016, p. 593). De plus, la loi SRU renforce les impératifs de productions de projets urbains plus durables avec des niveaux d'ingénierie plus importants (JC. Castel, 2010, p5). Or, les communes n'ont pas toujours les moyens financiers afin de mettre en place des projets urbains et laissent alors la possibilité aux opérateurs privés de s'immiscer dans le processus de fabrication de la ville, encourageant alors de manière non contrôlée, la production de la ville ordinaire.

## **PARTIE 1**

# LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

### **C. GENESE DE LA VILLE ORDINAIRE TOULOUSAIN :**

#### **UN TERRITOIRE DYNAMIQUE FACE À UNE ABSENCE DE VISION URBANISTIQUE FORTE**

##### **1. Des plans d'urbanisme timides n'ayant pas permis à Toulouse d'accompagner sa transition urbaine**

Le territoire urbain toulousain s'organise autour du cœur historique, représentant la ville centre, la ville dense et le cœur économique de la métropole. Ce cœur historique, au tissu médiéval, dense et resserré, fondé sur les vestiges de la cité romaine, est resté jusqu'au Second Empire le visage du territoire urbain toulousain. A contrario de la majorité des villes françaises, Toulouse n'a pas été réellement impactée par la révolution industrielle. Toutefois, la suppression de ses enceintes fortifiées par l'architecte en chef de l'époque Jean Pascal Virebent (1746-1831) a permis, comme dans de nombreuses villes, l'aménagement de grands boulevards permettant à la cité d'entamer son ouverture sur le reste de son territoire et sur ses faubourgs alors situés entre ces derniers et le canal du Midi (Archive de la mairie de Toulouse). Ce n'est pourtant qu'avec le Second Empire que la transformation de l'armature urbaine évolue avec l'arrivée des grandes percées à l'instar du Paris haussmannien. La ville change alors de visage sans pour autant s'étendre au-delà du canal du Midi et du faubourg Saint Cyprien, sur la rive gauche de la Garonne. Il faudra attendre le début du XIX<sup>e</sup> siècle et le plan d'urbanisme de Joseph Vitry pour que l'esquisse d'un plan d'urbanisme plus ambitieux n'apparaisse. Se dessinent alors de nouveaux axes structurants pour la ville, censés accompagner la croissance des faubourgs au sud-est et à l'est et donner une nouvelle dimension à la ville à travers une organisation viaire plus structurée avec la création des Allées Jean Jaurés, du Grand Rond, etc.

Néanmoins, l'importance et l'ambition de ces plans d'urbanisme ne participeront pas à la structuration d'une nouvelle envergure urbaine pour Toulouse comme l'a connu Nice avec la Conciglio d'Ornato par exemple. Les tissus urbains vont alors continuer à s'agglomérer les uns aux autres sans qu'il n'y ait de véritable logique structurante. D'autant plus que le tissu de faubourg toulousain, caractérisé par de « petites toulousaines », maisonnettes en briques souvent sans étage, s'implantant le long des axes de communications et de façon peu ordonnée, a contribué au premier visage de la ville ordinaire toulousaine, entamant

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

un étalement peu dense autour du centre historique. Par la suite, la ville a continué à se développer le long des principales voies reliant le centre aux faubourgs de deuxième couronne.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que Toulouse se tourne réellement sur sa rive gauche afin de mettre en place dans les années 1960-1970, son projet phare de « ville nouvelle » à l'instar de la Villeneuve de Grenoble et d'autres ZUP en France. La cité du Mirail devient alors le nouveau visage de Toulouse et se doit de faire face à un développement démographique intense. La ville nouvelle du Mirail se devait aussi de rééquilibrer démographiquement la rive gauche, jusqu'ici parent pauvre de l'urbanisme toulousain,

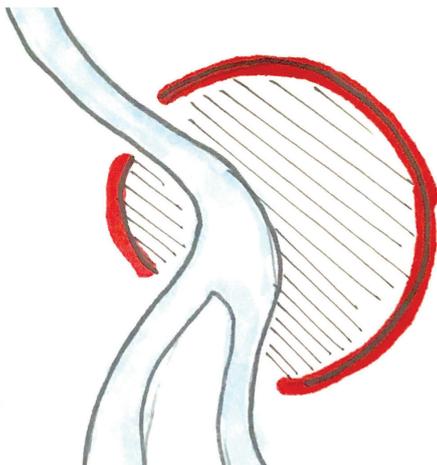


Illustration 9 \_ Toulouse à l'époque médiévale  
©Dorian Rebaudo

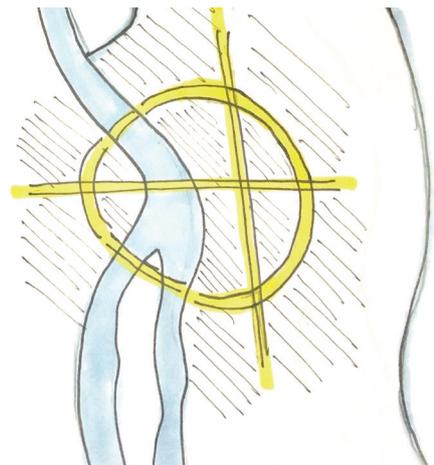


Illustration 10 \_ Premières percées et création des grands boulevards  
©Dorian Rebaudo

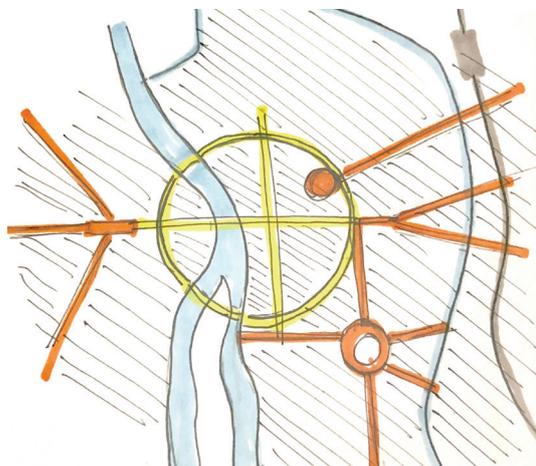


Illustration 11 \_ Prémices d'une extension urbaine plus vaste  
©Dorian Rebaudo

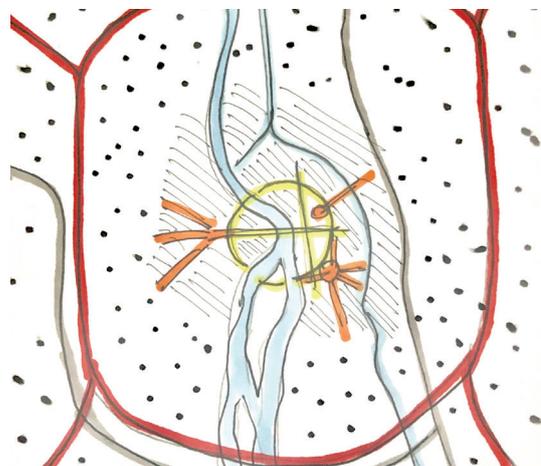


Illustration 12 \_ Croissance urbaine incontrôlée  
©Dorian Rebaudo

## PARTIE 1

# LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

connaissant alors un déficit d'attractivité qu'il se fallait combler. L'histoire montrera que le projet du Mirail n'a pas permis d'impulser une nouvelle dynamique sur la rive gauche, cette dernière s'urbanisant alors de façon incontrôlée et anarchique.

Cette faiblesse des plans d'urbanisme traduit une absence de vision urbaine claire pour le développement du territoire toulousain. Les pouvoirs publics n'ont pas su faire face à l'essor économique et démographique du territoire métropolitain. Ils ne réussirent pas à mettre en place des politiques d'accompagnements urbains qui auraient pu endiguer et cadrer un développement urbain intense, ce dernier faisant aujourd'hui de Toulouse l'une des agglomérations les plus étalées de France ( Escaffre, Jailet, 2016).

### **2. Des décennies d'attractivité territoriale encouragée mais pas accompagnée par les pouvoirs publics**

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que l'attractivité de Toulouse connaît un essor conséquent impulsé par diverses dynamiques, attractivité qui façonnera alors le visage de la métropole d'aujourd'hui. C'est notamment à partir des années 1960 que Toulouse change de statut grâce aux investissements de l'État qui participent au développement d'une économie basée sur l'innovation scientifique et technologique autour de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Ce soudain intérêt pour ces nouvelles dimensions fait entrer Toulouse dans une nouvelle échelle, lui apportant un rayonnement plus fort au niveau européen. Néanmoins, ce nouvel engouement pour Toulouse va lui faire endosser une « ambition métropolitaine » ( Escaffre, Jailet, 2016, p14) sans pour autant en avoir la carrure urbaine adéquate. Le développement de grands groupes comme Airbus, l'implantation par l'État, dans les années 60, du Centre d'Études Spatiales (CNES) ou encore de L'École de l'Aviation Civile (ENAC), vont alors attirer nombre de cadres et de chercheurs qui conduiront à une augmentation démographique importante à l'échelle de Toulouse et des communes limitrophes. L'arrivée de nombreux cadres, va alors s'accompagner d'un développement urbain important autour des grands bassins d'emploi, situés dans un premier temps sur la rive gauche autour du pôle aéroportuaire. L'attrait, pour les cadres, d'une maison individuelle, va alors entamer un tournant dans l'histoire urbaine toulousaine. En effet, les pouvoirs publics

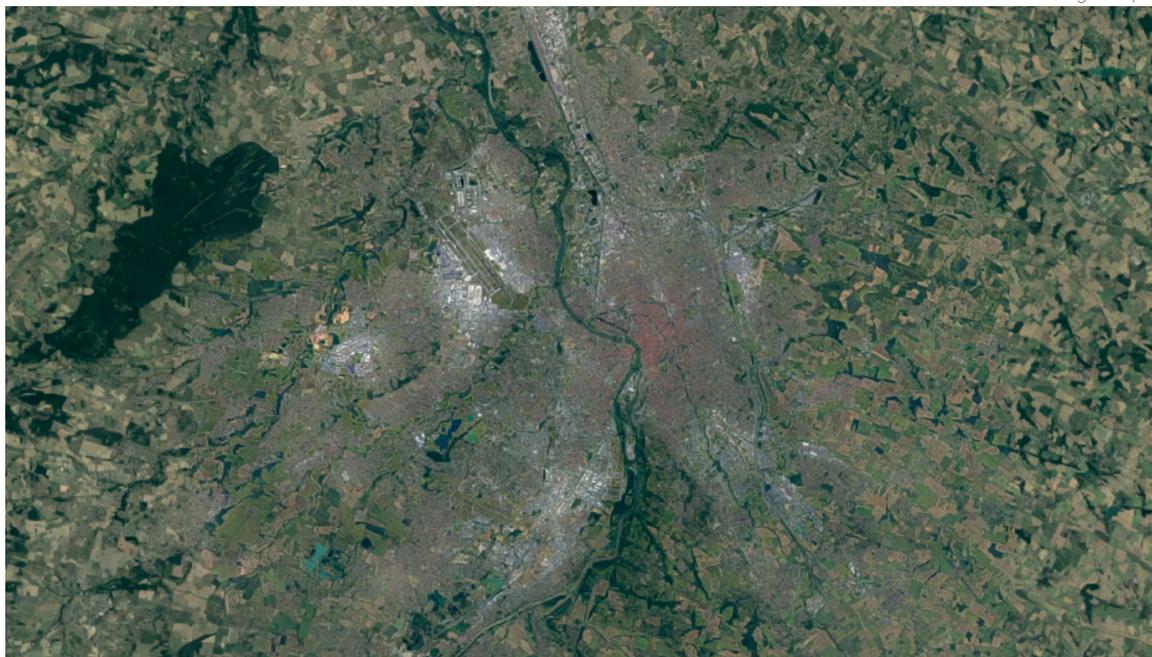
# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE



Illustration 13 \_ Tache urbaine de Toulouse,  
Carte de Cassini, XVIIIème siècle.  
©Géoportail

Illustration 14 \_ Tache urbaine de Toulouse en 2018  
©GoogleMaps



## PARTIE 1

# LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME

de l'époque, soucieux de maintenir le développement de leur territoire, vont davantage accompagner cette croissance sans toutefois l'encadrer. Soucieux de répondre aux besoins des grandes compagnies et de leurs salariés, l'intervention publique se concentrera surtout sur l'aménagement de zones d'activités, de logements et d'équipements. Sur le plan urbain, cela se traduit par la réalisation de grands projets d'infrastructures tels que la rocade et la construction des deux lignes de métro. Ces politiques avaient pour objectif de faciliter le développement urbain du territoire en permettant de répondre aux besoins de déplacements des nouveaux habitants. Or, ces politiques accompagneront, de façon critique, l'étalement urbain du territoire toulousain et donneront à Toulouse l'image d'un territoire étouffé par la pression urbaine. En effet, l'échec de projet de la ville nouvelle du Mirail devant initialement accueillir 100 000 habitants mais qui n'en comptera que 18 000 ( Escaffre, Jailet, 2016, p47), la présence de nombreuses terres agricoles sur le territoire, encouragera d'autant plus le développement d'une banlieue pavillonnaire conséquente, l'apparition de zones commerciales, et conduira à l'émergence de la ville ordinaire sur le territoire toulousain.

Le manque de vision forte pour le devenir du territoire toulousain résulte dans le fait qu'il n'y a pas eu, jusque dans les années 2010, une réelle vision partagée quant au développement urbain qu'a connu la métropole, ceci s'explique en partie par une faible coopération intercommunale entre Toulouse et les villes limitrophes mais également par une absence d' « ambition urbaine » (Escaffre, Jailet, 2016, p14) se traduisant par une urbanisation somme toute banale, loin des grands projets et des « architectures signales», loin de l'ambition de façonner une vitrine urbanistique permettant à Toulouse de se faire distinguer parmi les autres capitales régionales.

### **3. Esquisse d'une vision urbaine métropolitaine qui se confronte à la ville ordinaire**

Dès 2008, la construction métropolitaine du territoire toulousain va participer à la construction et l'émergence d'une vision plus large et partagée quant au devenir du développement urbain du territoire métropolitain. Le processus de métropolisation va jouer un rôle important dans ce tournant puisqu'il va conduire à faire dialoguer l'ensemble des

communes afin de forger les bases d'un discours commun sur nombre de questions et notamment sur les enjeux urbains de la métropole de demain. En découleront alors, dans un premier temps, les prémices d'un projet d'agglomération qui se donnera comme objectif premier : la lutte contre l'étalement urbain. Avec la création de Toulouse Métropole en 2015 (au sens de la loi MAPTAM), les pouvoirs publics vont alors renforcer leurs actions en matière d'urbanisme, ceci amorçant un changement important quant à la façon d'appréhender l'aménagement du territoire toulousain jusqu'alors plutôt « porté par le mouvement ». En effet, la métropole va se donner les compétences d'encadrer plus étroitement les acteurs privés et va se doter d'outils d'aménagements nouveaux avec la création de la société d'économie mixte de la métropole : OPPIDEA. Jamais jusqu'alors, les pouvoirs publics ne s'étaient autant saisis des questions urbaines. Le processus de métropolisation a donc participé à faire émerger une vision urbaine partagée au travers d'un projet urbain global permettant d'asseoir un discours sur la ville et de dessiner une ambition urbaine assumée. En 2019, la ville de Toulouse a publié le Projet Urbain Toulousain, découlant d'un long travail de réflexion, dans lequel elle vient y définir un grand nombre d'actions et interventions participant à la création d'un nouveau récit toulousain mais également métropolitain. Mais qu'en est-il de la ville ordinaire dans le projet urbain porté par la métropole ? Bien que cette dernière cherche à refonder les principes urbains établis jusqu'ici sur son territoire au travers de nouveaux dispositifs permettant de favoriser la mixité, la densité et de manière plus large d'assurer un maillage urbain plus efficace et équilibré, il apparaît qu'une réelle volonté de réconciliation entre ville ordinaire et ville centre se constitue. En cherchant à rassembler les différentes « pièces urbaines », son ambition est de combler les stigmates d'une ville ordinaire fragmentée physiquement et socialement vis-à-vis de la ville centre. Pour y parvenir, la métropole a lancé une série de projets urbains concernant à la fois la ville centre et les territoires de la ville ordinaire.

Néanmoins, elle apparaît comme une métropole à « deux vitesses », les transformations n'étant pas aussi rapides dans la périphérie que dans le cœur de la métropole. Nous observons que le rééquilibrage des territoires, engagé par la métropole reste encore timide pour plusieurs raisons, la première étant que les investissements sont à l'heure actuelle, bien plus présents dans le centre de Toulouse avec de grands projets de refonte des

espaces publics du centre historique ; la seconde étant que les transformations dans la ville ordinaire sont rendues plus difficiles dès lors que les ambitions urbaines s'affrontent aux réalités territoriales et aux oppositions riveraines souvent virulentes. Des habitants souvent réticents aux changements, aujourd'hui de plus en plus attentifs aux enjeux urbains, ne perçoivent pas toujours d'un bon œil l'arrivée de nouveaux projets urbains derrière chez eux. (Escaffre, Jallet, 2016, p.62). Il semble alors que la ville ordinaire, de par ses spécificités, urbaines doive alors connaître une attention plus fine et attentive afin que les ambitions de la métropole puissent y prendre racine.

Cette première partie avait pour objectif de poser un cadre théorique sur la ville ordinaire. Au travers de cette approche théorique sur la ville ordinaire, nous pouvons dès lors comprendre comment cette notion pouvait être perçue d'une part dans le domaine de la recherche urbaine et d'autre part dans le monde professionnel. Il en ressort que la notion de ville ordinaire est une notion qui tend aujourd'hui à prendre de l'ampleur dans la réflexion urbaine. Il est utile de retenir que cette notion n'est pas, aujourd'hui, encore une notion qui s'inscrit dans une définition stricte et figée. Elle est appréhendée de manières différentes selon les auteurs bien que des points communs émergent dans les diverses approches que nous avons analysées. Nous souhaitons ici croiser une vision théorique à une vision pratique de la ville ordinaire en sollicitant le point de vue des professionnels de l'urbanisme. Ce croisement nous a donc permis de nous approprier la notion de ville ordinaire et d'en proposer notre propre définition. Pour rappel, la ville ordinaire telle que nous l'entendons peut alors être définie comme espace urbain s'étant développé en dehors des grandes opérations d'urbanisme au cours des cinquantes dernières années. Ces territoires urbains, caractérisés par une urbanisation souvent arbitraire, ne reflètent alors aucune recherche de cohérence urbaine.

Notre volonté était également, dans ce premier temps de réflexion, de comprendre quels étaient les éléments ayant contribué à l'apparition de la ville ordinaire. Nous comprenons alors que le phénomène d'étalement urbain, croisé à des logiques foncières, économiques et culturelles sont tant de facteurs qui peuvent contribuer à l'apparition de la ville ordinaire.

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Néanmoins, en s'intéressant au contexte de la métropole toulousaine, nous avons également pu prendre conscience que le manque de vision urbaine en lien avec un faible portage politique, est un élément central dans la production de ce type de territoire urbain.

Nous allons maintenant changer de focale afin d'appréhender la ville ordinaire de manière plus empirique en nous nourrissant d'une analyse de terrain, d'une réflexion sur les usages et pratiques présents dans la ville ordinaire afin de faire émerger les enjeux de greffe urbaine générés par ce type de tissu urbain.



PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE  
FORMES ET ENJEUX DE VILLE ORDINAIRE

# PARTIE 2

A la suite d'une première approche théorique sur la ville ordinaire, cette seconde partie abordera cette notion sous une toute autre dimension. En effet, il s'agira ici de dresser le portrait de la ville ordinaire en nous focalisant sur le territoire toulousain. Notre objectif sera de mieux appréhender les enjeux liés à ce type de territoires. Découlant d'un travail d'analyse de terrain et d'un reportage photographique, ce travail nous permettra de mettre en avant, non seulement les formes de la ville ordinaire, mais également d'effleurer d'autres dimensions plus sensibles telles que les ambiances et les identités permettant de mieux caractériser cette forme urbaine dans son ensemble.

Au-delà de cette analyse sur les formes et identités de la ville ordinaire, nous chercherons à faire ressortir les pratiques et les usages induits par ce type de tissu urbain. Nous en déclinerons ainsi les portraits et leurs caractéristiques tout en essayant de comprendre leurs rapports intrinsèques à la ville ordinaire.

Enfin, nous viendrons souligner les enjeux urbains présents dans ce type de tissu et nous chercherons à montrer leur importance dans la fabrication de la ville actuelle, qui, au travers de nouvelles opérations, prône des considérations environnementales, sociétales qui ne sont pas toujours en adéquation avec la ville ordinaire. Il s'agira alors de démontrer en quoi les enjeux de « greffe urbaine » sont plus importants dans ce type de tissu que sur d'autres territoires de la ville.

## PARTIE 2

# PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

### A. FORMES ET IDENTITES DE LA VILLE ORDINAIRE TOULOUSAINE

#### 1. Une forme urbaine suivant ses propres logiques

La métropole toulousaine n'est pas caractérisée par la densité de ses tissus urbains, et cela concerne aussi bien son centre historique que sa couronne périphérique (Esclaffer, Jailet, 2016, p32). Avec un territoire historiquement agricole et sans réelles contraintes physiques, le développement urbain de l'aire métropolitaine s'en est vu facilité. Ce dernier s'est alors effectué sous des formes plurielles à l'ensemble du territoire toulousain, formes constituant la ville ordinaire toulousaine. Dans les faubourgs, au milieu des «toulousaines» d'origines sont alors apparus des petits immeubles collectifs ou des maisons individuelles comme dans les quartiers de Guilherméry, Minimes ou encore Côte Pavée. En continuité de ces faubourgs est venue se greffer, par la suite, une urbanisation plus massive sous forme de « lotissement pavillonnaire » ponctué ici et là de bâtisses historiques et de quelques grands ensembles résidentiels comme on peut aujourd'hui les observer dans les quartiers de Lardennes, Purpans ou encore Pech-David.

La ville ordinaire, de par les morphologies urbaines qui la composent, repose sur une logique d'occupation de l'espace qui lui est propre. Dans notre introduction, nous faisons écho à une métaphore illustrant le rapport des formes urbaines par phénomène de parasitisme. La ville ordinaire peut être observée comme un parasite, s'inscrivant dans un jeu de compétition entre la forme originelle et la forme nouvelle. Dans le contexte toulousain, cela se traduit par une compétition entre des faubourgs composés de « Toulousaines » - suivant une logique de village-rue - et une néo-urbanisation, composée de lotissements pavillonnaires, de petits collectifs diffus et de boîtes commerciales.

De par notre pratique sensible du territoire et les divers échanges que nous avons pu recueillir, nous pouvons montrer que la ville ordinaire ne parvient pas à s'inscrire dans un rapport de continuité avec l'existant, la relation à la rue y est différente, ce qui impacte le rapport des habitants à l'espace public. En effet, la ville ordinaire repose davantage sur l'imbrication d'une multitude d'espaces privés, suivant leurs propres logiques, n'étant

que très peu perméables, produisant alors un espace public de pauvre qualité. Réduits la plupart du temps à un usage fonctionnel de desserte routière, les espaces dédiés aux piétons et aux modes doux sont quasi absents de la voirie.

La ville ordinaire ne suit pas les mêmes logiques que les faubourgs, elle ne favorise pas la mixité fonctionnelle mais encourage un cloisonnement des fonctions au travers d'une occupation « utilitariste » du territoire. (Escaffre, Jailet, 2016, p75). Apparaissent alors les zones résidentielles, composées en grande partie de pavillons et représentant la plus grande portion de la ville ordinaire, les zones commerciales et/ou d'activités qui fleurissent un peu partout afin de répondre aux besoins des habitants des dites zones résidentielles et les zones de loisirs et de détente matérialisées par les rares espaces naturels encore présents. Nous pouvons alors citer pour Toulouse les bords du Touch ou les zones vertes comme le parc Pech David. Ainsi, avec cette division fonctionnelle de ses espaces, la ville ordinaire se retrouve fortement cloisonnée, ce cloisonnement renforçant davantage une dépendance toujours plus forte à l'automobile.

« Ces juxtapositions, aux caractères hétéroclites, en font un territoire qu'il est difficile de nommer, mais où coexistent de multiples identités » ( Escaffre, Jailet, 2016, p75).

### **2. Identités et ambiances de la ville ordinaire**

Sur la base d'un reportage photographique, nous avons cherché à caractériser l'identité et les ambiances de la ville ordinaire. De ce travail, nous avons choisi de mettre en avant trois visages de la ville ordinaire :

- *L'identité architecturale*
- *Le paysage de la rue*
- *Le patrimoine végétal*

## PARTIE 2

# PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

### L'IDENTITÉ ARCHITECTURALE

L'identité de la ville ordinaire toulousaine renvoie à des formes plurielles, allant de la belle toulousaine d'époque, aux petits ensembles collectifs, en passant par le pavillon. Qu'il soit intégré dans un lotissement ou non, en mitoyenneté ou seul dans une grande parcelle arborée, le pavillon est le symbole de la ville ordinaire toulousaine. Il est partout, sous des formes plurielles. Ici l'influence régionaliste se fait ressentir dans la production architecturale d'hier et d'aujourd'hui. On y retrouve les matériaux locaux typiques tels que la brique, réduite à une simple fonction de parement, la tuile en toiture, un crépi dans des teintes souvent chaudes, des gouttières apparentes. L'identité architecturale de la ville ordinaire toulousaine est souvent traduite par la notion d' «architecture cassoulet», notion qui renvoie à une architecture pastiche revisitant les codes architecturaux régionalistes sans pour autant y apporter une réelle réflexion architecturale. La production en masse des années 1960 à 2000 a eu pour effet de singulariser les constructions intégrées à une opération d'ensemble, générant dans certaine portion du territoire la production d'une forme urbaine que l'on pourrait caractériser de banale.

Le développement d'ensembles collectifs plus conséquents dans les années 1990-2000 renvoie à une autre image de la ville ordinaire toulousaine. Ces petits ensembles, ne dépassant souvent pas trois à quatre niveaux, reprennent eux aussi les codes d'une architecture régionaliste générant une architecture lourde et imposante. Souvent regroupés au sein d'une même opération, ces petits ensembles privatifs développent leur propre organisation interne. De plus en plus, des plots collectifs apparaissent en diffus, fleurissant au gré des opportunités foncières et participant à une identité architecturale hétéroclite.

La ville ordinaire est également fortement caractérisée par l'architecture de la boîte, la boîte commerciale bien souvent mais également la boîte tertiaire. Ces dernières ne s'inscrivent pas toutes dans une réflexion urbaine et architecturale qualitative. Elles se démarquent, entourées de leurs nappes de stationnements entre deux poches résidentielles. Depuis peu, un intérêt nouveau est porté quant au traitement architectural de ces équipements afin de donner une identité urbaine et architecturale plus qualitative.

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Illustration 15\_ Maison individuelle, Lardennes, Toulouse



©DorianRebaudo



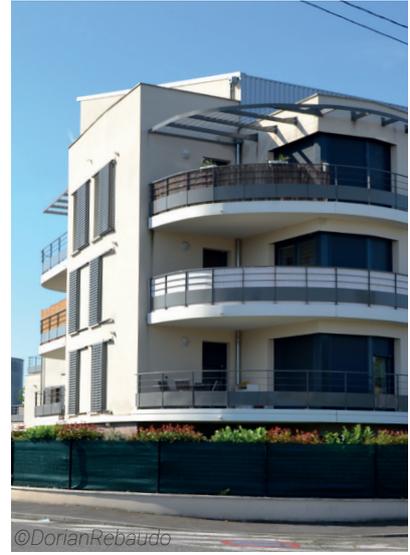
©DorianRebaudo

Illustration 16\_ Lotissements, Pradettes, Toulouse

Illustration 17\_ Petit collectif toulousain; Lardennes



©DorianRebaudo



©DorianRebaudo

Illustration 18\_ Petit collectif contemporain; Lardennes

Illustration 19\_ Boîtes commerciales et maisons individuelles



©DorianRebaudo



©DorianRebaudo

Illustration 20\_ Boîtes commerciales et maisons individuelles

## PARTIE 2

### PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE



Illustration 21 \_ Stationnement sauvage dans la ville ordinaire



Illustration 22 \_ Rue classique de la ville ordinaire



Illustration 23 \_ Cèdres du Liban dans une parcelle privée



Illustration 24 \_ Rond-point fleuri et Pin Parasol

### LE PAYSAGE DE LA RUE

Le rapport à la rue dans la ville ordinaire n'est pas abordé de la même manière que dans la ville dense. En effet, l'espace public est réduit à un strict rôle fonctionnel et à l'utilisation de l'automobile. Il n'y a pas de vie dans la rue de la ville ordinaire, simplement le passage d'un flux de voitures aux heures de pointe. En dehors de ces temps d'activation, la rue attend comme figée. Dans certains cas, la rue sert d'espace de stationnement, bien souvent informel. Elle n'est pas d'une grande qualité urbaine, souvent les territoires, quand il y en a, sont du même enrobé que la chaussée. La rue commence où la clôture s'arrête, il n'y a quasiment pas de vie, on y sort les poubelles, on y promène le chien, rien de plus. Dans la ville ordinaire, il y a différente typologie de rues, les grands axes qui se connectent à la ville centre sont des espaces peu propices pour les piétons. Les rues collectrices, déjà plus intimes, viennent irriguer les poches pavillonnaires. Enfin, les venelles, voies privées, souvent sans issue, pénètrent les lotissements et les irriguent des flots pendulaires des voitures.

### LE PATRIMOINE VÉGÉTAL

A défaut de posséder une grande richesse architecturale, la ville ordinaire possède une véritable richesse paysagère. En effet, le traitement paysager des jardins privés a participé au développement d'une richesse végétale que l'on ne peut retrouver dans les territoires de la ville dense. Bien que souvent cachée derrière des clôtures, cette richesse est bien présente dans les fonds de jardins. De beaux spécimens de pins, de cèdres, etc viennent donner un certain charme à la ville ordinaire. Cette richesse reposant sur l'accumulation d'initiatives privées, participe aujourd'hui à la valorisation de ces espaces de la ville de manière indirecte jouant sur les perceptions visuelles, adoucissant et camouflant les formes urbaines disgracieuses et participe à la valorisation paysagère de la métropole ordinaire.

## PARTIE 2

# PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

### 3. Les espaces résiduels agricoles : derniers espaces urbanisables de la ville ordinaire

Sans revenir sur les conditions d'apparition de la ville ordinaire toulousaine, il est nécessaire de comprendre que cette dernière est venue se substituer aux terres agricoles jadis présentes jusqu'aux portes de Toulouse. En effet, le territoire toulousain repose sur une fonction historique forte, celle du maraîchage (Escaffre, Jaillet, 2016, p74). Nous l'aurons compris, la néo-urbanisation toulousaine, depuis les années 50, est venue se greffer à des faubourgs qui historiquement se sont constitués autour de l'activité agricole. Néanmoins, au gré de l'expansion urbaine de la métropole, les terres agricoles ont, au fur et à mesure des opportunités foncières, connu un processus de remplacement dessinant le visage actuel de Toulouse. Paradoxalement, l'urbanisation de la ville ordinaire reposant sur un développement urbain dispersé, caractéristique d'une urbanisation du « coup par coup » (Escaffre, Jaillet, 2016, p75), a permis le maintien, aujourd'hui encore, de nombreuses terres agricoles dans la périphérie immédiate de la ville centre.

Présentes par fragment sur le territoire, ces terres agricoles, vestiges d'une époque passée, ont progressivement été rattrapées et étouffées par l'urbanisation ; émergent alors divers enjeux quant au maintien de ces espaces agricoles en plein cœur de la ville ordinaire. Pour les uns, ces réserves foncières agricoles pourraient permettre de développer une agriculture urbaine de proximité et de préserver des espaces de biodiversité en zone urbaine. Cependant, il apparaît difficile aujourd'hui de faire cohabiter une pratique agricole conventionnelle avec les présences d'habitats à proximité. Pour d'autres, elles représentent des réelles opportunités urbanistiques afin d'apporter de la densité dans la ville ordinaire, pouvant accueillir la pression démographique de la métropole tout en limitant l'étalement urbain.

Lors d'une réunion avec la commune de Labège<sup>1</sup> - afin d'ouvrir à l'urbanisation une bande agricole pincée, de part et d'autre, par du tissu pavillonnaire – il est ressorti que, malgré les ambitions de la commune de promouvoir une agriculture de proximité, il était aujourd'hui difficile de concilier une pratique agricole conventionnelle face à la préoccupation et la

---

*1\_ Commune située au Sud de Toulouse, au porte de la métropole, mais n'en faisant pas partie*

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

réticence des riverains en frange de parcelle. En effet, la crainte des épandages de pesticides, les nuisances olfactives en lien avec l'utilisation de fumier, les nuisances sonores, représentent tant de facteurs limitant la préservation et la valorisation de ces espaces agricoles.

Face à la pression démographique de la métropole toulousaine et face à des objectifs politiques de limite de l'étalement urbain, ces espaces agricoles interstitiels représentent alors, aux yeux des pouvoirs publics locaux des opportunités de développement urbain à saisir. Aujourd'hui, la quasi-totalité des espaces de projets sont localisés sur ces parcelles agricoles et bocagères, parcelles n'étant pas toujours les plus simples à urbaniser, où les questions paysagères, d'accessibilité et d'acceptabilité représentent des enjeux forts.

*Illustration 25 \_ Site de projet Ferro Lebres, Tournefeuille  
©GoogleMaps*



## PARTIE 2

# PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

## B. USAGES ET PRATIQUES DANS LA VILLE ORDINAIRE

### 1. Une dépendance à l'automobile difficile à combattre

La ville ordinaire repose sur un système fondé sur le « tout voiture » et sur une logique de flux. Cette hégémonie de l'automobile a dicté, depuis plus de trente ans, l'évolution de nos modes de vie et a contribué à produire une ville adaptée à ce type de déplacement. Comme évoqué en première partie, la ville ordinaire a été générée par un processus d'étalement urbain, en partie provoqué par l'automobile. Le reportage photographique présenté ci-avant nous a permis de prendre conscience de la place importante du système de voirie dans la ville ordinaire. Reposant sur un mode de déplacement quasi-exclusif, les territoires de la ville ordinaire s'en sont vus fortement impactés. La ville ordinaire est donc un espace urbain façonné par la voiture, pensé pour et par l'automobile. Les usages et pratiques qui en découlent sont par conséquent fortement induits par la voiture et traduisent une forte dépendance à l'automobile. Tel un cercle vicieux, ce modèle du « tout voiture » est aujourd'hui difficile à contrer. En effet, les espaces de la ville ordinaire sont pensés pour un usage optimisé de l'automobile au détriment d'espaces pour les modes doux. Les alternatives à l'automobile sont aujourd'hui encore difficiles à mettre en place pour des raisons plurielles. En effet, il est complexe d'implanter des pistes cyclables par manque d'espace facilement valorisable ou mutable. De plus, la vie dans la ville ordinaire a été pensée quasi-exclusivement sur l'utilisation de la voiture. Qu'il s'agisse d'accéder aux services publics de proximité, tels que les écoles ou les commerces, il n'est souvent pas possible de se passer d'un véhicule. L'organisation des espaces, souvent complexe, composée de voies de desserte, de culs de sac, de boucles à l'image des lotissements, rend complexe les déplacements et l'orientation des piétons. L'éloignement des activités commerciales, regroupées dans des zones spécifiques dédiées reposant également sur un système automobile prégnant, ne permet pas le développement d'autres alternatives. Enfin, la mise en place de transports en commun performants en dehors des grands axes structurants ne permet pas aujourd'hui encore de bien répondre aux enjeux de déplacement dans le « dernier kilomètre ». Par ailleurs, la question du stationnement est un élément majeur dans la ville ordinaire. Aujourd'hui, les règles de stationnement ont un impact prépondérant

dans la production de la ville ordinaire. Bien définir le nombre de places de stationnement par opération est donc un élément déterminant qui peut redéfinir la relation de ce type de territoire à l'automobile. Néanmoins ces règles, trop souvent binaires, ne permettent pas selon nous d'apporter une réponse satisfaisante qui puisse accompagner un changement dans l'utilisation de l'automobile dans la ville ordinaire.

### **2. Des aménités paysagères plébiscitées par les habitants**

La ville ordinaire s'inscrit dans un territoire pouvant bénéficier d'aménités paysagères intéressantes ayant pu davantage être préservées que dans les centres urbains denses. Notre reportage photographique nous a permis de révéler la valeur paysagère de la ville ordinaire. Il est vrai que les formes urbaines de la ville ordinaire ont conduit à la production d'un patrimoine paysager intéressant, jouant un rôle important dans la définition des ambiances au sein de la ville ordinaire. L'implantation du bâti sur des parcelles plus ou moins généreuses, une faible imperméabilisation des sols, et un intérêt profond des habitants à valoriser leur jardin, ont permis aujourd'hui de constituer un riche patrimoine paysager dans la ville ordinaire, celui-ci s'inscrivant ou complétant les trames vertes et bleues présentes sur le territoire, participe à la production d'une « naturbanité » recherchée et mise en avant par les habitants de la ville ordinaire. En effet, lors d'une série d'entretiens réalisée auprès des habitants de la ville ordinaire, nous avons pu prendre conscience de la valeur des espaces paysagers dans la définition de leur cadre de vie. Ces espaces paysagers privés sont aussi le lieu de moments de partage, de divertissements et de détente pour leurs habitants. Néanmoins, l'ensemble de ces espaces privatifs ne participe pas à la mise en lien et en continuité des espaces naturels dans la ville ordinaire. De plus, l'attrait pour le jardin privatif affaiblit l'intérêt porté au traitement des espaces publics. Ces derniers sont alors réduits à une utilisation strictement fonctionnelle, souvent négligés et pouvant, dans certains cas disparaître au profit d'investissements plus conséquents dans la ville centre. L'importance des espaces privés et de leur qualité paysagère n'a donc pas permis le développement d'espaces publics généreux dans la ville ordinaire, ces derniers fortement concurrencés par les jardins privatifs, n'ont dès lors pas pu jouer leur rôle d'espaces générateurs de lien et de partage entre les différents habitants de la ville

## PARTIE 2

# PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

ordinaire. Pour autant, les pouvoirs publics se saisissent peu à peu de la question. Nombre de projets métropolitains cherchent à consolider les espaces de la ville ordinaire en misant sur le paysage pour générer du lien et de nouvelles pratiques sur le territoire, à l'image de la création de parcs métropolitains qui fleurissent de nos jours dans nombre de métropoles.

### 3. Clivages et « entre-soi » dans la ville ordinaire

. « Dehors, rien, hors le silence et la nuit qui tombent sur les trottoirs. Il y a bien, ici et là, des parterres tristement fleuris, des pergolas et parfois quelques tentatives pour créer un décor de jardinerie. La rue bordée de barrières en PVC attend un second souffle de vie. », Le Cauchemar pavillonnaire, Jean-Luc Debry, 2012

La ville ordinaire est marquée par un rapport singulier entre espace public et espace privé. Il est vrai que le rapport à l'espace public est bien différent de ce que l'on peut retrouver dans les centres urbains denses. L'espace public pouvant être défini comme « espace métaphorique », synonyme de sphère publique ou du débat public. Comme « espace matériel » ou comme « les espaces publics correspondent tantôt à des espaces de rencontre et d'interaction sociale, tantôt à des espaces géographiques ouverts au public » (Fleury, Hypergéométrie). Or, dans les territoires de la ville ordinaire, l'espace public se voit concurrencer par l'espace privé, espace majoritaire dans la ville ordinaire. En effet, la ville ordinaire, comme évoqué en première partie, repose principalement sur une agglomération d'actions privées qui ne porte que peu d'intérêt à un traitement qualitatif des espaces publics. Notre reportage photographique nous a montré l'omniprésence de la clôture dans la ville ordinaire, clôture matérialisant la propriété privée. Or, au-delà d'une distinction forte entre espaces publics et privés qui participe à l'entre-soi, la ville ordinaire est aussi fortement marquée par une ségrégation socio-spatiale plus large. En effet, la forme urbaine de la ville ordinaire participe à une ségrégation des espaces en formant des poches urbaines ne communiquant que très peu entre elles. Ce manque de porosité des espaces, en lien avec une répartition socio-spatiale fondée sur le prix du foncier, le niveau de desserte et la proximité des aménités induisent une fragmentation de la population de la ville ordinaire. La ville ordinaire toulousaine concentre une diversité de catégorie sociale qui se répartit selon différentes

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

logiques reposant sur la présence des grands bassins d'emplois. Ainsi vient se greffer autour des bassins d'emplois spécialisés dans la recherche et le développement comme Airbus, nombre de cadres et d'employés désireux d'habiter à proximité de leur travail situé principalement dans les quartiers Nord-Ouest et Sud-Ouest toulousain. A contrario, le Nord-Est toulousain est davantage caractérisé par une population aux revenus plus faibles vivant davantage de l'industrie et de la logistique.

### **C. LES ENJEUX DE LA VILLE ORDINAIRE DANS LA PRODUCTION URBAINE**

Dresser le portrait de la ville ordinaire, tant sur le plan théorique qu'empirique, nous a permis de construire une compréhension fine de ce que représente la ville ordinaire sur nos territoires. Le travail sensible de terrain, croisé à notre réflexion, nous conduit désormais à faire ressortir les enjeux présents dans la ville ordinaire, enjeux qu'il est nécessaire d'identifier et de prendre en compte afin d'accompagner la production urbaine au sein de ce territoire.

#### **1. Les enjeux morphologiques et paysagers de la ville ordinaire**

Notre analyse sur la ville ordinaire nous a permis de prendre conscience de la singularité de ce territoire. Sans revenir en détail sur son patrimoine paysager, son tissu urbain peu dense et ses typologies d'habitats, la ville ordinaire représente nombre de contraintes à prendre en compte dans la production urbaine.

Les enjeux d'intégration morphologique dans la ville ordinaire apparaissent comme les éléments cristallisateurs des débats publics. En effet, majoritairement composée de maisons individuelles sur des parcelles paysagères, la ville ordinaire fait émerger des problématiques d'intégrations des formes urbaines nouvelles vis-à-vis du bâti déjà présent, problématiques plus fortes que dans un contexte urbain dense. A l'heure d'une lutte effrénée contre l'étalement urbain, les volontés politiques sont à la densification urbaine. Or, la ville ordinaire pose de réels questionnements quant à la manière de densifier. Il existe aujourd'hui une réticence à la densité dans la ville, portée par les habitants souvent hostiles

## PARTIE 2

### PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

à l'arrivée de nouveaux projets. Ces réticences font écho au mouvement NIMBY – Not In My Back Yard – développé par Mike Davis dans les années 1990 dans son ouvrage « City of quartz : Los Angeles, capitale du futur ». Ce phénomène pouvant être traduit par « pas dans mon arrière-cour » caractérise un positionnement ambivalent face à l'implantation d'un nouveau projet. Le syndrome NIMBY « désigne l'attitude fréquente qui consiste à approuver un projet pourvu qu'il se fasse ailleurs, ou à refuser tout projet à proximité de son lieu de résidence » (Geoconfluence, 2018). Cette réticence traduit en réalité deux peurs : la première s'appuie sur une peur de la densité, notion erronée dans l'imaginaire des habitants, souvent associée à des formes urbaines massives comme celles des grands ensembles (paradoxalement pas si dense), la seconde s'appuie sur une crainte de la modernité dans un territoire façonné par une architecture pastiche fondée sur le « règne du régionalisme » (Masbounji, 2012) fortement prégnant dans la ville ordinaire toulousaine.

Preuve que ces enjeux sont au cœur de la production urbaine dans la ville ordinaire, l'utilisation de la notion de densification est aujourd'hui effacée des discours politiques. Lors du discours d'inauguration d'une opération d'habitat intermédiaire dans la ZAC de Saint-Martin du Touch par Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole, ce dernier a abordé la question de la densification : « *la densité, la densification sont pour moi des gros mots que je m'efforce de ne pas utiliser, je préfère parler d'habitat intermédiaire* ».

Bien que pouvant sembler anecdotique, cela traduit en réalité un malaise des pouvoirs locaux, contraints à la fois de conduire des opérations d'aménagements dans la ville ordinaire afin de faire face au défi démographique tout en anticipant les craintes des riverains face à l'aménagement de nouveaux projets urbains.

Aux enjeux morphologiques s'ajoutent des enjeux de valorisation paysagère qui représentent également des points de crispation dans l'élaboration de nouvelles opérations. La ville ordinaire, notamment toulousaine, connaît une richesse paysagère singulière du fait de son passé agricole. De ce passé sont encore présents quelques vestiges comme des espaces humides, des canaux d'irrigation ou des haies bocagères qui constituent le patrimoine paysager de la ville ordinaire toulousaine. Au-delà des enjeux d'intégration morphologique,

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

il s'agit également de concevoir de nouvelles opérations urbaines respectueuses de ce patrimoine paysager. Lors de ce même discours d'inauguration, le président de Toulouse métropole a fortement insisté sur la relation intrinsèque entre bâti et espace paysager « *Ici, nous ne sommes pas dans une simple opération de logements, nous sommes dans un véritable jardin habité* »<sup>2</sup>. Le traitement paysager des opérations devient dès lors un enjeu aussi important que le traitement architectural dans la fabrication de la ville ordinaire.

### **2. Les enjeux de mobilité et d'accessibilité dans la ville ordinaire**

Comme observé et analysé précédemment, la ville ordinaire s'est organisée autour de l'automobile. Elle est donc façonnée par et pour ce type de mode de transport. Il est vrai que le rôle de l'automobile, dans la production de la ville ordinaire, a eu un impact non négligeable puisque c'est elle qui a défini les principes d'organisation des espaces dans ce type de tissu. Comme développé précédemment, cette montée en puissance de l'automobile s'est faite au détriment d'une ville marchable ou cyclable et l'aménagement des voiries et espaces publics s'en est vu fortement impacté. Néanmoins, s'interroger sur les enjeux de mobilité et d'accessibilité dans la ville ordinaire en ne se focalisant que sur l'automobile serait, à notre sens, fortement réducteur. Les enjeux de mobilité découlent, en effet, de diverses problématiques intrinsèquement liées à la typologie urbaine générée par la ville ordinaire.

Dès lors, pour véritablement comprendre les enjeux de mobilité et d'accessibilité dans la ville ordinaire, il nous semblait nécessaire de croiser les enjeux de forme urbaine aux enjeux de mobilité. Il nous est alors apparu que, au-delà des problématiques de mobilité et d'accessibilité pouvant être génériques à tous les territoires, il apparaissait un enjeu bien plus fort et plus spécifique à la ville ordinaire. Cet enjeu, c'est celui de la porosité, porosité des espaces qui, dans la ville ordinaire représente un enjeu fort, en lien avec une logique viaire singulière, qui ne permet pas une fluidité des déplacements et une logique foncière qui participe à sa façon comme « barrière physique » peu perméable voir infranchissable.

---

<sup>2</sup> Discours de J.L Moudenc du 7 Mai 2019 lors de l'inauguration de la résidence Les Bords du Touch, projet d'habitat intermédiaire réalisé par l'Agence COT sur la ZAC de Saint Martin du Touch. Prise de note personnelle.

## PARTIE 2

### PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

Or, aujourd'hui, les dernières réserves foncières disponibles dans la ville ordinaire sont confrontées à ces enjeux de porosité. Ces dernières, souvent engoncées entre des poches de lotissements, sont difficilement accessibles tels des îlots entourés d'un océan de parcelles privées, difficilement mutables. Il est donc essentiel, dans la réflexion de projet, de porter un regard attentif quant à l'ouverture, l'accessibilité du futur quartier vis-à-vis des territoires adjacents. Comment traiter les continuités piétonnes et cycles, comment dessiner et accompagner une logique de réseaux plus larges que le simple périmètre de projet, comment éviter l'isolement du quartier ? Tant de questionnements qu'il est indispensable d'avoir en tête lors de la conception des nouveaux quartiers dans les territoires de la ville ordinaire afin d'anticiper les enjeux de mobilité, d'accessibilité, et de porosité.

#### **3. Les enjeux de mixité et de diversité sociale et fonctionnelle dans la ville ordinaire**

La ville ordinaire repose sur une pratique urbanistique « fonctionnelle » qui se traduit par une spécialisation géographique de son territoire autour de zones spécialisées telles les zones commerciales, résidentielles, vertes, de loisirs, etc ... Or, cette fragmentation territoriale génère un besoin de mobilité toujours plus fort qui se traduit par une dépendance à l'automobile qui ne décline pas. Cette répartition cloisonnée de la ville ordinaire est valable pour les types d'activités et d'usages présents, elle l'est également pour le cloisonnement des populations, bien que beaucoup moins perceptible au premier abord. Il est vrai que la composition sociale de la ville ordinaire est assez hétérogène; néanmoins, il apparaît que des logiques de mise à distance des catégories sociales les moins aisées se mettent en place via des logiques foncières et immobilières. Les inégalités sociales sont souvent en lien avec des caractéristiques territoriales et historiques. Souvent, nous retrouverons de manière assez logique des catégories socio-professionnelles supérieures autour des poches d'activités de recherches et développements, ou proche d'aménités paysagères intéressantes tandis que les catégories les plus modestes le long des infrastructures générant des nuisances, sous les couloirs aériens, près des activités plus industrielles ou commerciales. Dès lors, les enjeux de mixité dans la ville ordinaire apparaissent comme étant indissociables de ce type de milieu.

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Accompagner la greffe urbaine des nouveaux projets urbains se traduit donc également par une prise en compte de la mixité, que cette dernière soit fonctionnelle ou sociale, elle constitue un élément majeur dans la fabrication de la ville afin de permettre la mise en place d'un vivre ensemble plus intense tout en incitant à faire évoluer ses modes de vies, d'habiter et de consommer. Cet enjeu de mixité est d'autant plus fort qu'il fait face à de nombreuses réticences portées par les riverains dès qu'il s'agit de mixité sociale dans les nouveaux projets urbains, par les pouvoirs publics dès qu'il s'agit de mixité fonctionnelle par crainte de faire déstabiliser les commerces présents dans les centres-bourgs ou de faire fragiliser les zones commerciales.

**N**otre volonté était de venir dresser le portrait de la ville ordinaire en nous appuyant sur une approche empirique qui nous permette de renforcer la compréhension de ce type de tissu urbain. Au travers d'un reportage photographique et d'une analyse sensible de terrain, nous pouvons donc désormais établir un portrait précis de la ville ordinaire afin de mieux la comprendre.

Il en ressort que la ville ordinaire découle de formes urbaines suivant leurs propres logiques, reposant sur une division fonctionnelle de ses espaces. Elle s'en retrouve fortement cloisonnée et fortement dépendante à l'automobile. En effet, notre analyse nous permet de démontrer qu'il existe un rapport de réciprocité fort entre la dépendance à l'automobile et la production de la ville ordinaire, l'une influençant l'autre et vice-versa. Afin de compléter notre approche empirique, il nous semblait essentiel de s'intéresser aux pratiques et usages présents dans les espaces de la ville ordinaire. Dès lors, nous comprenons l'influence de la forme urbaine sur les manières d'habiter. Il en ressort que la ville ordinaire renforce l'entre-soi via son organisation interne. La place de la voiture y est omniprésente et participe indirectement à l'entre-soi en réduisant les espaces publics présents à un strict usage fonctionnel. Nous pouvons également retenir que la ville ordinaire est plébiscitée pour ses aménités paysagères plus riches et accessibles que dans les centres denses. La ville ordinaire possède alors des atouts et des contraintes qu'il est utile d'avoir en tête pour accompagner une greffe urbaine réussie.

## PARTIE 2

### PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE

Paradoxalement, s'intéresser au territoire de la ville ordinaire nous a aussi permis d'identifier les territoires susceptibles d'accueillir les futures opérations urbaines. Les espaces agricoles, derniers espaces vierges de la ville ordinaire, incarnent ces futurs sites de projet, aujourd'hui de plus en plus cernés par l'urbanisation.

Enfin, cette seconde partie n'aurait pas été complète s'il n'avait pas été possible de mettre en lumière les enjeux urbains générés par la ville ordinaire. Ces enjeux, qu'ils soient morphologiques, d'accessibilité ou encore de mixité fonctionnelle ou sociale, ne sont pas forcément spécifiques au premier abord à la ville ordinaire. Or, il s'avère qu'ils prennent une toute autre dimension dans ce type de tissus urbains, prenant une importance plus perceptible en lien avec des logiques urbaines plus spécifiques. L'identification de ces enjeux nous permettra alors de construire notre grille d'analyse et d'orienter notre réflexion afin de faire ressortir des pistes d'interventions pour réaliser une greffe urbaine de qualité vis-à-vis des nouvelles opérations urbaines dans la ville ordinaire.

# URBANISME D'ALLIANCE

ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE



**INTÉGRATION, ARTICULATION , ACCEPTATION**  
TRIPTYQUE POUR UNE GREFFE URBAINE QUALITATIVE  
DES PROJETS DANS LA VILLE ORDINAIRE

# PARTIE 3

Cette troisième et dernière partie a pour objectif, non pas d'établir un manifeste exhaustif sur les bonnes et mauvaises manières de penser le projet urbain dans la ville ordinaire, mais de venir dessiner les contours de ce qui pourrait être une démarche d'aide à la conception urbaine. Il s'agira alors de se demander par quels prismes devons-nous aborder les enjeux de greffes urbaines dans la ville ordinaire ? Cette dernière partie, en s'appuyant sur l'ensemble des éléments collectés et analysés jusqu'alors, se veut être force de propositions afin d'accompagner une greffe urbaine qualitative des nouveaux projets urbains dans la ville ordinaire.

Cette démarche aborde la question sous un triptyque composé de trois angles d'attaque qui seront déclinés afin d'éclairer l'urbaniste concepteur sur la façon d'appréhender le projet urbain dans la ville ordinaire.

Nous reviendrons dans un premier temps sur le triptyque thématique proposé via l'élaboration d'une grille d'analyse qui nous permettra de porter un regard critique sur différentes opérations urbaines réalisées ou projetées dans la ville ordinaire toulousaine. A la suite de cette analyse, nous viendrons déclinier un ensemble d'éléments à prendre en compte dans une démarche de greffe urbaine qualitative. Nous montrerons comment faciliter l'imbrication morphologique du projet vis-à-vis de son contexte proche. Nous aborderons également les enjeux d'articulations des nouvelles opérations urbaines et chercherons à mettre en lumière le travail autour des porosités et des coutures urbaines. Pour finir, nous aborderons les problématiques d'acceptabilité qu'elles soient environnementales, citoyennes, etc. et essayerons de faire ressortir des pistes d'actions qui puissent participer à l'acceptation des nouvelles opérations urbaines dans la ville ordinaire.

## PARTIE 3

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

### A. ANALYSE COMPARÉE DES PROJETS URBAINS DANS LA VILLE ORDINAIRE TOULOUSAINE

#### 1. Élaboration de la grille d'analyse : Approche et méthodologie

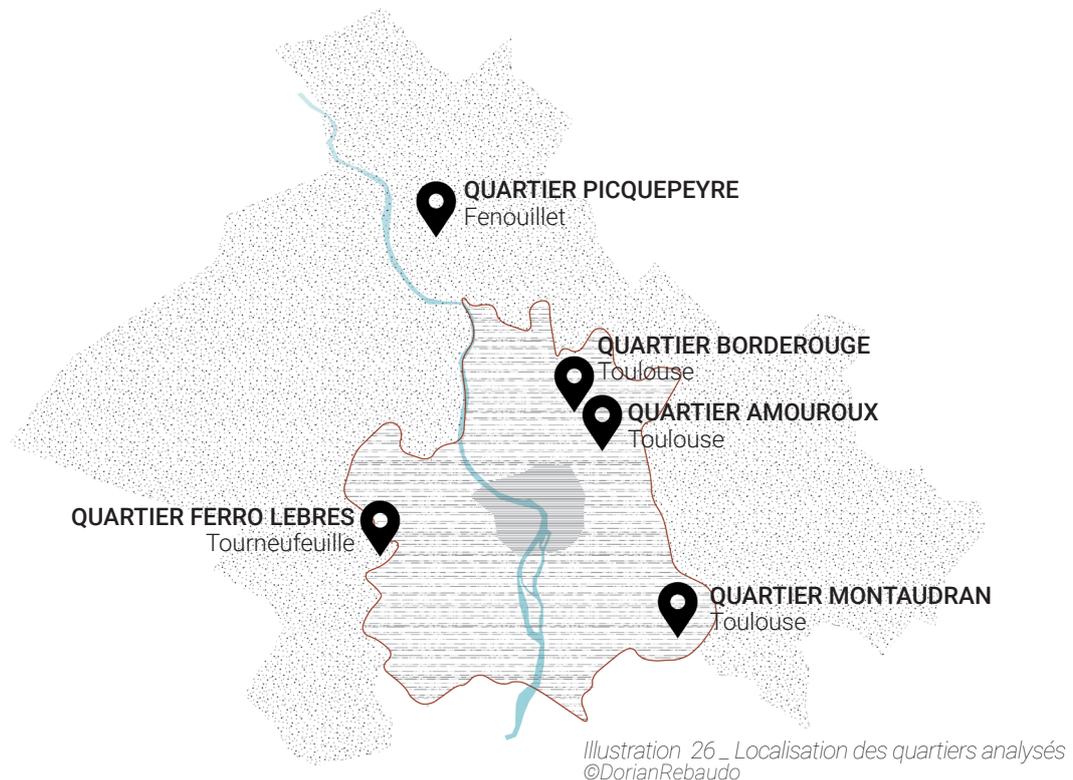
L'analyse de la ville ordinaire, via une approche empirique, nous a permis de faire émerger des enjeux de greffe urbaine. Exacerbés par les caractéristiques des formes urbaines présentes dans la ville ordinaire, ces enjeux sont davantage prégnants dans ce type de tissu. De cette identification découle donc des critères d'analyse regroupés sous forme d'un triptyque thématique balayant, selon nous, trois dimensions essentielles à considérer afin d'accompagner la greffe urbaine qualitative des nouveaux projets dans la ville ordinaire. Ces dimensions sont les suivantes : INTEGRATION, ARTICULATION et ACCEPTATION et regroupent toutes des sous-critères d'analyse permettant de jauger le niveau de greffe urbaine des projets analysés.

Par la notion d'intégration, nous entendrons une intégration via la forme urbaine. Via la notion d'articulation, nous nous focaliserons davantage sur l'encrage du quartier d'un point de vue de l'accessibilité. Enfin, la notion d'acceptation s'intéressera à limiter les risques de blocages et de réticences vis-à-vis de l'arrivée d'une nouvelle opération dans la ville ordinaire.

Afin d'évaluer chaque projet, un nombre de points est attribué à chaque sous-critères de la grille d'analyse formant un total de dix points. L'analyse critique se focalisera sur cinq projets présents dans la ville ordinaire toulousaine. En fonction de l'analyse de chaque projet et de la note obtenue, nous serons en mesure de jauger la qualité de la greffe urbaine de chaque projet. **Les niveaux de greffe urbaine sont divisés en trois catégories :**



Pour chacun des projets analysés est attribuée une fiche projet (voir annexe II) qui décline l'identité du projet, les éléments analysés ainsi qu'un succinct reportage photographique. Cette analyse nous permettra d'asseoir les pistes de réflexions que nous aborderons par la suite.



## 2. Présentation et analyse des projets sélectionnés dans la ville ordinaire toulousaine

### LE QUARTIER MONTAUDRAN (1ère tranche)

Ce quartier est en réalité la première tranche d'aménagement d'un nouveau quartier du sud toulousain, implanté sur une ancienne friche aéroportuaire. Le site de Montaudran Aerospace est situé à trois kilomètres seulement du centre historique de Toulouse. Le parti pris d'aménagement s'appuie sur la conservation de la piste d'atterrissage présente sur le site. Le projet s'inscrit en rupture totale avec son contexte. Les concepteurs n'ont pas mis en place d'épannelage urbain qui aurait permis de travailler une transition apaisée avec le tissu environnant. De plus, aucun traitement spécifique n'a été porté sur les franges de quartier. Hormis la conservation de l'ancienne piste de d'atterrissage, le traitement paysager du quartier est très succinct. La greffe par la forme urbaine est donc très faible. Le projet se situe à proximité de la gare de Montaudran et d'une des futures stations de métro de la

## PARTIE 3

### INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

ligne 3. La structure viaire du quartier induit une logique de contournement et n'encourage pas au développement des mobilités douces. Bien que la greffe au grand territoire soit intéressante, il n'en reste pas moins que l'articulation du quartier au niveau local soit limitée. En termes de nouvelles aménités, malgré le manque d'une vraie dynamique commerciale de proximité, le projet intègre de nouveaux équipements d'intérêt métropolitain telles que la halle aux Machines et la Halle aux Start Up. Dès lors, en nous appuyant sur notre grille d'analyse et après évaluation, il s'avère que le niveau de greffe urbaine du quartier doit être considéré comme faible.

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Rupture nette avec le contexte urbain, aucun travail sur les franges	0,25
	Intégration paysagère	1	Préservation de la piste d'atterrissage comme principe d'aménagement	0,5
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Faible articulation avec les modes doux	0,5
	Articulation territoriale	1	Présence de la gare de Montaudran et future station de métro de la ligne 3	1
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique du stationnement, Logique de contournement du quartier	0
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Présence de la Halle aux Machines, parc paysager, Halle aux Sart Up	0,5
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,25
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 3 /10**

#### LA QUARTIER BORDEROUGE (1ère tranche)

Le quartier Borderouge est localisé dans le Nord Est toulousain. Cette première tranche a pour particularité de s'organiser autour d'une unique voie centrale ce qui lui procure une forme urbaine singulière, pouvant reprendre l'image du village-rue, mais la métaphore s'arrête ici. En matière de forme urbaine, le projet ne s'inscrit pas en continuité du tissu pavillonnaire présent autour. En effet, les immeubles collectifs de minimum 5 étages rompent avec la ville pavillonnaire. Les franges de projet n'ont pas été sujet à un traitement particulier bien qu'elles soient végétalisées ; les nappes de stationnements privées, en fond de parcelle, faisant alors office d'interface tout en participant à une mise à distance du bâti.

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Un traitement paysager de qualité a permis au quartier de s'inscrire dans son environnement avec la présence d'un des plus grands parcs de Toulouse à proximité. En termes de forme urbaine, nous pouvons alors dire que le projet ne traduit pas une greffe urbaine réussie. Du point de vue de l'accessibilité, la greffe urbaine prend davantage sens. En effet, le site se situe en terminus de la ligne B du métro et s'articule bien avec les quartiers limitrophes via l'aménagement de sentes piétonnes paysagères. Cette première tranche n'offre que peu de nouvelles aménités hors quelques commerces de première nécessité. Dès lors, en nous appuyant sur notre grille d'analyse et après évaluation, il s'avère que le niveau de greffe urbaine du quartier doit être considéré comme moyen.

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
<b>INTÉGRATION</b>	Épannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Traitement paysager de la frange	0,5
	Intégration paysagère	1	Forte intégration paysagère du quartier autour d'espaces verts publics/privés	1
<b>ARTICULATION</b>	Agrafe urbaine locale	2	Bonne articulation avec les modes doux, présence de sentes piétonnes, etc.	2
	Articulation territoriale	1	Présence du terminus de la ligne B	1
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique, logique de stationnement en fond de parcelles	0
<b>ACCEPTATION</b>	Nouvelles aménités	1	Rien de prévu initialement dans la phase 1	0
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,25
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 4,75 /10**

### LE QUARTIER PIQUEPEYRE

Ce nouveau quartier est localisé sur la commune de Fenouillet dans le nord de la métropole toulousaine. Situé en zone inondable et en frange d'urbanisation, il est aujourd'hui en cours de réalisation. Du point de vue de la forme urbaine, le projet s'inscrit dans une greffe de qualité. Un épannelage progressif permet de travailler sur une gradation des volumes jusqu'au centre du quartier. La composition générale du projet s'inscrit dans la trame parcellaire existante. Cette démarche permet à la fois de conserver une grande partie du patrimoine arboré existant et également de faciliter l'opérationnalité du projet. De plus,

## PARTIE 3

### INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

une attention particulière a été portée sur le traitement des franges de projet. En matière d'accessibilité, le projet cherche à travailler les porosités piétonnes avec le tissu local. Le projet propose, en s'appuyant sur les qualités du site, de tirer parti de la contrainte forte du stationnement en zone inondable. Plutôt que de générer des intérieurs d'îlots occupés par les voitures, de grandes lignes de parkings paysagers, accompagnés de noues, sont prévus sur site. Ces dispositifs auront à la fois valeur de structure paysagère, de circulations douces et d'assainissement alternatif. Une démarche de concertation approfondie, sur le traitement des franges, croisée à l'implantation de nouveaux équipements et commerces, a permis une acceptation apaisée du projet vis-à-vis des riverains. Dès lors, en nous appuyant sur notre grille d'analyse et après évaluation, il s'avère que le niveau de greffe urbaine du quartier doit être considéré comme fort.

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Epannalge progressif jusqu'en cœur de quartier	1,5
	Traitement des franges	1	Traitement attentif des franges en vis à vis des propriétés en bordure de projet.	1
	Intégration paysagère	1	Conservation de la trame parcellaire et sauvegarde du patrimoine paysager	1
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Sente piétonne paysagère	1,5
	Articulation territoriale	1	Présence de la gare de Fenouillet St Alban	0,5
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion différenciée du stationnement, valorisation paysagère	0,25
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Commerces de proximité, équipement	0,5
	Concertation	1	Concertation approfondie ( traitement des franges notamment )	1
	Habitat innovant	0,5	Urbanisme en zone inondable	0,25

**TOTAL : 7,5 /10**

#### LE QUARTIER FERRO LEBRES

Le futur quartier de Ferro Lebres s'inscrit sur 13ha de parcelles agricoles aujourd'hui étouffés par des poches résidentielles. Les enjeux de greffe urbaine y sont donc pleinement prégnants. Actuellement en phase de conception, le projet porte un regard attentif sur le traitement morphologique. Un travail d'épannelage cherche à accompagner la transition entre des typologies pavillonnaires au sud du quartier et du petit collectif au nord. La

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

présence, en frange nord du site d'un ancien canal d'irrigation, permet un travail paysager de la frange avec les espaces résidentiels en proximité. La sauvegarde d'espaces végétalisés remarquables pose les bases des principes urbains et paysagers du projet. Concernant l'accessibilité, le développement du site fut engagé en lien avec l'arrivée à proximité d'un bus Linéo (bus à haut niveau de services). La structuration viaire du projet cherche également à dégager des porosités ayant pour objectif de désenclaver le quartier. Cependant, la gestion de la voiture reste encore classique, une attention étant cependant faite sur la mise en place d'un principe de stationnements privés semi-enterrés. D'un point de vue programmatique, de nouveaux équipements publics sont prévus (crèche, école, maison des habitants) mais le projet n'intègre pas de commerces de proximité à l'heure actuelle. En termes d'innovation architecturale, le projet limite le développement d'immeubles collectifs classiques, en encourageant le logement intermédiaire et en proposant sur la frange nord, de l'habitat individuel groupé. Dès lors, en nous appuyant sur notre grille d'analyse et après évaluation, il s'avère que le niveau de greffe urbaine du quartier doit être considéré comme fort.

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
<b>INTÉGRATION</b>	Epannelage urbain	2	Epannelage progressif vis à vis des formes urbaines présentes	2
	Traitement des franges	1	Traitement paysager de la frange	1
	Intégration paysagère	1	Conservation du patrimoine végétal Traitement paysager important	1
<b>ARTICULATION</b>	Agrafe urbaine locale	2	Articulation avec les modes doux, Développement de sentes piétonnes	1
	Articulation territoriale	1	Passage d'une ligne de bus Linéo à proximité Ligne de bus projetée sur site	0,75
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion du stationnement sur rue et en stationnement semi-enterré	0,25
<b>ACCEPTATION</b>	Nouvelles aménités	1	Pas de commerces projetée mais présence d'équipements	0,25
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,5
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 6,75/10**

### LE QUARTIER AMOROUX

Le quartier Amoureux est un quartier de type « grand ensemble privé » datant des années 60. Comme de nombreux grands ensembles toulousains, il prend place au cœur d'un

## PARTIE 3

### INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

tissu urbain résidentiel composé de petits pavillons. Ce quartier, de par ses typologies, ne répond pas aux enjeux de greffe urbaine. Caractérisé par une typologie urbaine s'inscrivant en totale rupture avec son contexte, ce quartier ne reprend ni les codes architecturaux ni les logiques viaries des espaces adjacents. Nous souhaitons rappeler qu'il est important de replacer ce projet dans son contexte historique dans le cadre de cette analyse. Bien que pour l'époque, ce type d'urbanisme incarne l'innovation, le recul temporel nous permet de porter un regard critique sur ce type d'opération dans la ville ordinaire toulousaine. Dès lors, en nous appuyant sur notre grille d'analyse et après évaluation, il s'avère que le niveau de greffe urbaine du quartier doit être considéré comme faible.

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Rupture nette avec le contexte urbain, aucun travail sur les franges	0
	Intégration paysagère	1	Pas de conservation du patrimoine existant	0
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Faible articulation avec les modes doux	1
	Articulation territoriale	1	Présence du métro à plus de 500m.	0,25
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique du stationnement	0
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Présence de commerces de proximité et d'équipement	1
	Concertation	1	Aucune pour l'époque	0
	Habitat innovant	0,5	Innovation architecturale pour l'époque	0,25

**TOTAL : 2,5 /10**

#### B. PENSER LA FORME URBAINE COMME « LIANT » URBAIN

##### A. L'épannelage urbain pour un accompagnement réfléchi de la forme urbaine

Nous savons désormais que la ville ordinaire, de par ses typologies urbaines singulières, ne permet pas toujours l'arrivée de nouvelles opérations urbaines plus denses. En effet, l'articulation avec le tissu bâti déjà existant n'est pas toujours évident dès lors qu'il s'agisse

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

de faire cohabiter des typologies pavillonnaires plutôt basses, ne dépassant que rarement un niveau d'habitation avec un habitat de type collectif, souvent en plot, pouvant s'élever à quatre ou cinq niveaux. Or, afin d'accompagner la croissance démographique et de limiter l'étalement urbain, les pouvoirs publics n'ont d'autres choix que de favoriser la densification de la ville ordinaire, cela se traduisant par l'aménagement de nouveaux quartiers via des niveaux de densité minimale à respecter. Cette densité se traduit alors dans la plupart des cas, par l'implantation de logements collectifs qui s'intègrent difficilement avec la majorité du bâti présent autour des territoires de projets. Dès lors, comment accompagner une transition morphologique douce entre la forme originelle et la forme nouvelle pour reprendre nos propos développés en introduction. Appliquer des logiques d'épannelage à l'ensemble des nouvelles opérations urbaines peut aider à faciliter la greffe urbaine vis-à-vis de la forme originelle. Il est vrai que l'une des sources principales de craintes exprimées par les populations riveraines lors de nos enquêtes de terrain se traduit par une peur d'une urbanisation trop dense, appréhendée comme massive, oppressante. Or, le travail d'épannelage qui « désigne la forme simplifiée des masses bâties constitutives d'un tissu urbain » (Larousse, 2019) peut, dès lors qu'il repose sur une réflexion urbaine d'ensemble, adoucir la transition entre des typologies de volumes variés. Dans le contexte de la ville ordinaire toulousaine, l'épannelage doit répondre à deux enjeux : il doit permettre une intégration urbaine apaisée en bordure de quartier tout en accompagnant la densité urbaine en cœur de quartier.

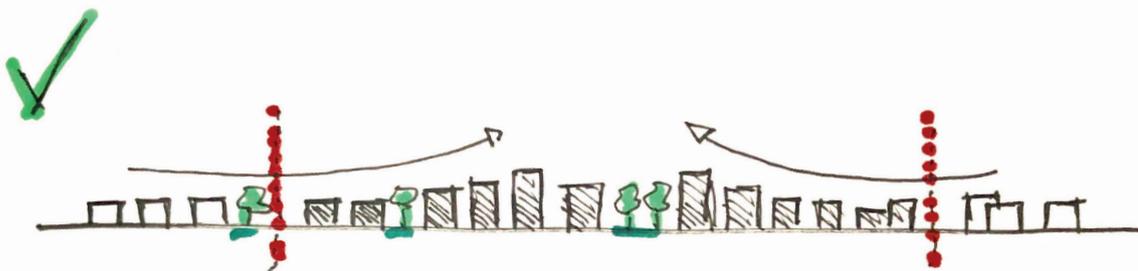


Illustration 27 \_ Principe d'épannelage  
©DorianRebaudo

Nous illustrerons nos propos au travers de la ZAC Ferro Lebres située sur la commune de Tournefeuille, en limite communale de Toulouse. Cette dernière illustre bien les enjeux d'intégration morphologiques. Comme explicité en seconde partie, le projet de ZAC Ferro Lebres ne déroge pas à la règle puisqu'il vient investir un vaste espace agricole de près

## PARTIE 3

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

de 13ha, entièrement cerné par de l'urbanisation (cf. II.A.3). L'enjeu de greffe urbaine est donc au cœur de la réflexion urbanistique. Il en ressort que les enjeux d'intégration de cette nouvelle opération sont déjà clairement identifiés dès l'analyse de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), en amont même de la conception urbaine en maîtrise d'œuvre. En effet, dans le cadre de cette opération, les principes directeurs du projet sont donc clairement identifiés :

« Favoriser une diversité d'habitat et une graduation de la hauteur bâtie afin de permettre une continuité morphologique avec l'habitat pavillonnaire existant aux limites de la zone. Une densité plus importante est privilégiée en cœur de quartier avec du collectif sous forme de « plots » et du collectif plus traditionnel qui seront implantés sur des espaces ouverts (noue paysagère structurante). Une densité intermédiaire (avec de l'habitat semi collectif et de l'habitat groupé) est localisée en secteur péri central. Enfin, une faible densité (individuel) sera privilégiée sur les franges, en limite avec l'habitat pavillonnaire existant. »  
(OAP Ferro Lebres, p. 4)

Illustration 28 \_ Image d'insertion du projet Ferro Lebres  
©AgenceCOT



# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

Néanmoins, d'autres opérations urbaines de la ville ordinaire toulousaine n'ont pas connu la même attention en termes de greffe urbaine. Nous pouvons citer plusieurs opérations de ZAC réalisées dans les années 1990-2000 tels que les quartiers de Borderouge (1ère tranche) ou encore Montaudran (1ère tranche). Ces deux quartiers, bien différents en termes de conception urbaine, ne reprennent pas les principes d'épannelage urbain, produisant dès lors, des formes urbaines plus dures, créant des îlots bâtis qui ne communiquent pas avec leurs contextes respectifs.

### **B. Travailler l'interface de projet par le traitement des franges**

Les territoires de projets dans la ville ordinaire sont davantage sujets aux enjeux de ruptures entre forme nouvelle et forme originelle. Bien que le travail d'épannelage puisse répondre en partie à cette problématique par un traitement morphologique, il ne permet pas toujours de traiter des franges urbaines. La frange représente l'interface entre l'espace de projet et l'espace existant. Elle incarne une épaisseur, sorte de zone intermédiaire entre deux formes urbaines pouvant se définir comme une « interface faisant contact entre deux espaces » (Atelier International Paris-Tokyo, 2013). Il est alors essentiel d'apporter un regard sensible sur ce qui se passe et se passera de part et d'autre de la frange dès lors que l'on conçoit une nouvelle opération d'aménagement.

Porter un regard attentif sur les modes d'habiter, l'organisation des foyers, des parcelles, etc, en bordure de projet peut apporter des indices précieux quant à l'élaboration d'un projet urbain respectueux de son environnement proche. C'est aussi par ce prisme que la greffe urbaine doit être appréhendée. Le traitement de la frange de projet peut s'appuyer sur des approches variées. Penser la frange nécessite de s'interroger sur deux éléments, le premier concerne l'existant, il s'agit de s'intéresser à ce qui est déjà présent au niveau de l'interface avec le site de projet. Le second concerne l'élément projeté, ce qu'il y aura en face de l'existant. Afin de proposer une réponse adéquate, il s'agit alors d'identifier de manière précise les caractéristiques de l'existant, de comprendre ce qui le compose, d'en identifier les usages, de construire un dialogue avec les riverains par exemple. Lors de la conception du projet, comment traiter l'interface avec une limite de propriété ? Comment implanter le

## PARTIE 3

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

bâti sans générer de gêne par rapport à l'existant ? Ces questionnements, non exhaustifs, illustrent les enjeux de greffe urbaine via les franges de projet. Le traitement de la frange varie donc en fonction de chaque contexte et peut prendre des formes plurielles ; elle peut être paysagère, via un large espace végétalisé qui fasse écran avec l'existant et mettre à distance les futurs bâtiments, elle peut être également une sente piétonne qui permette à la fois une transition entre deux espaces ainsi qu'une porosité qui participe ainsi au désenclavement du quartier. Son épaisseur peut en conséquence varier en fonction des situations, la frange peut être plus ou moins épaisse en fonction de l'effet souhaité mais aussi vis-à-vis des enjeux d'acceptation du projet (cf. III.C.B).

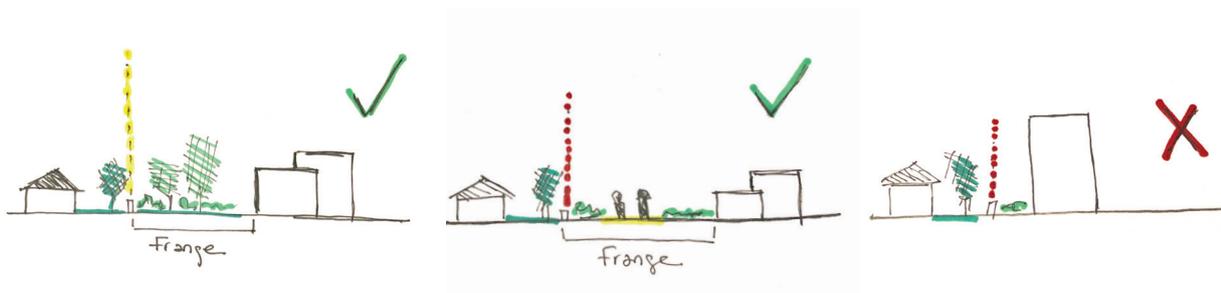


Illustration 29\_ Principes de traitement de la frange  
©Dorian Rebaudo

Porter un regard sensible sur le traitement des franges des nouvelles opérations permet de façonner une greffe urbaine qui prend en compte à la fois les enjeux physiques mais aussi de perceptions. De plus, à contrario de l'épannelage, principe urbain pouvant être reproduit de façon générique à toutes nouvelles opérations, le traitement des franges correspond à une pluralité de contextes induisant alors des réponses différenciées.

### C. Le paysage comme fil conducteur

Aborder les questions de la forme urbaine nous réduit trop souvent à développer une approche purement morphologique de l'espace via une lecture des formes bâties. Or, la forme urbaine ne peut être réduite aux espaces bâtis, elle découle d'un subtil mélange entre espaces ouverts et espaces fermés, entre espaces paysagers et espaces construits. Le paysage prend depuis peu une place plus importante dans la construction de nos territoires. Initialement sous forme de grands principes applicables à une large échelle territoriale tels que la mise en place des trames vertes et bleues sur nos territoires, des

corridors écologiques, etc., il prend aujourd'hui place au cœur de la réflexion urbaine et notamment lors de l'élaboration des nouveaux quartiers. Comme nous l'évoquions précédemment( cf.II.C.1), la ville ordinaire possède un atout de taille, matérialisé par son patrimoine paysager. Dans une optique de développement durable et de résilience hydraulique, thermique, etc., les nouvelles opérations urbaines se doivent de développer une réelle posture paysagère. Dès lors, le paysage peut être un levier pour faciliter la greffe urbaine des nouveaux projets dans leur environnement proche. Développer un vrai regard sensible, porter une attention particulière à la préservation des haies bocagères, des espaces boisés, des canaux d'irrigation historiques, représentent autant d'éléments à prendre en compte afin de construire une greffe urbaine qualitative d'un point de vue urbain mais aussi paysager. Un traitement paysager qualitatif peut, à la fois, participer à apaiser les franges de quartiers, tout en accompagnant l'épannelage du bâti. En quelque sorte, il est générateur de lien dans le sens où il peut inscrire le projet dans une logique paysagère plus vaste tout en assurant une intégration paysagère locale. Comme défini dans l'OAP de la ZAC de Ferro Lebres, s'appuyer sur la structure paysagère d'un site permet donc de mieux « mettre en valeur et renforcer la trame verte, afin de conserver l'habitat d'espèces animales protégées, ainsi qu'une qualité paysagère du quartier et un cadre de vie agréable des habitants. » Le paysage devient alors un véritable fil conducteur favorisant la biodiversité, participant à une gestion alternative des eaux pluviales, le tout en proposant des espaces de vie différenciés pour les habitants.



Illustration 30 \_ Principes de continuité paysagère, Accompagnement urbain de la future voie du Canal saint-Martory à Toulouse ©AgenceCOT

## **PARTIE 3**

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

### **C. PENSER L'ACCESSIBILITE DES NOUVEAUX PROJETS POUR UNE ARTICULATION URBAINE QUALITATIVE**

#### **1. Quelle place pour l'automobile dans les nouvelles opérations de la ville ordinaire ?**

Aujourd'hui, les considérations écologiques et les problématiques de congestion automobile sont au cœur des enjeux urbanistiques du XXIème siècle. La ville ordinaire ne déroge pas à ces enjeux, notamment en termes de mobilité. La forte dépendance automobile qui s'y est développée génère aujourd'hui de nombreuses problématiques, problématiques qui s'inscrivent dans les enjeux d'accessibilité des nouveaux projets dans la ville ordinaire. Dès lors, quelle place donner à la voiture dans un territoire qui suffoque déjà face au trafic incessant des pendulaires ? Comment concevoir des projets qui soient accessibles sans pour autant donner une place majeure aux déplacements motorisés ?

Concevoir les nouvelles opérations d'aménagement nécessite de prendre en compte ces problématiques afin de dessiner un projet pertinent vis-à-vis de son contexte proche mais aussi des nouveaux paradigmes en place. La voiture est le premier mode de déplacement dans la ville ordinaire et reste aujourd'hui un besoin essentiel pour de nombreux ménages. Il ne s'agit donc pas de la bannir des nouvelles opérations mais de lui donner une place moins importante, c'est-à-dire penser un système urbain qui puisse fonctionner sans l'automobile.

Cette nouvelle place de la voiture dans les nouvelles opérations peut se traduire par une hiérarchisation des voies qui permettent de clairement identifier les fonctions et usages de ces dernières, le rôle et l'usage de la voiture est clairement défini et influencé par le profil des voies. A contrario des espaces de lotissements, le système viaire des nouvelles opérations doit être facilement compréhensible. Il ne doit pas y avoir d'effet «labyrinthe», il faut éviter les voies sans issue et les boucles qui brouillent les repères et renforcent les logiques de résidentialisation. Il faut apporter plus d'urbanité au paysage routier en le dotant de tous les attributs d'une voie urbaine. Dans le cadre de la ZAC Ferro Lebres, cette hiérarchisation a été pensée. Afin d'assurer une greffe urbaine avec les autres quartiers, une voie principale traverse le site de projet et permet de connecter et d'ouvrir le site sur

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

son environnement proche. La rue sera traitée de manière qualitative avec un alignement d'arbres, de larges espaces piétons, des noues paysagères et une piste cyclable. Les autres voies internes au quartier seront traitées différemment, de façon plus intime, car leur fonction sera différente. Hiérarchiser la place de la voiture dans les nouvelles opérations peut encourager le développement de nouvelles pratiques de déplacements, nouvelles pratiques qui pourront impulser de nouvelles articulations urbaines avec le reste de la ville ordinaire.

### **2. Les cheminements doux comme agrafe urbaine dans la ville ordinaire**

La ville ordinaire est une ville cloisonnée, par un enchaînement de propriétés privées, par des logiques urbaines tel le lotissement, par l'absence de maillage inter quartier. L'arrivée d'un nouveau quartier dans la ville ordinaire doit alors permettre une mise en réseau de cette dernière et ce, principalement, via le développement des modes doux. Les nouvelles opérations urbaines planifient presque toutes aujourd'hui un maillage mode doux dans les limites de leur périmètre. Néanmoins, il s'avère que dans la majorité des cas, aucune continuité n'est pensée autour des nouveaux quartiers. Dès lors, la pertinence de ce maillage s'en voit limité, n'encourageant pas le développement de nouvelles pratiques de mobilité.

Or, dans une démarche de greffe urbaine renforcée, le maillage mode doux peut être un levier intéressant permettant de faciliter l'articulation des nouvelles opérations. En effet, le développement de cheminements réservés aux modes doux, hors des nouveaux quartiers, peut permettre de développer des agrafes urbaines qui participent à l'intégration des nouvelles opérations dans leur contexte, une meilleure accessibilité et contribue donc à une meilleure articulation des flux et à un décroisement de la ville ordinaire. De plus, le renforcement des modes doux peut permettre le développement d'une réelle alternative à l'automobile.

S'appuyer sur les enjeux de mobilités douces afin de développer des dispositifs de couture urbaine se traduit par la mise en place de venelles et sentes piétonnes dans les espaces de

## PARTIE 3

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

la ville ordinaire. Or, cela reste aujourd’hui encore difficile à mettre en place avec les outils dont disposent les pouvoirs publics. La mise en place d’emplacements réservés peut être une des solutions bien que les délais d’aboutissement puissent être extrêmement longs. Dès lors, ne faut-il pas repenser les périmètres d’interventions de manière plus fine afin de pouvoir mettre en place un vrai processus de couture urbaine ? En effet, rendre le périmètre moins strict permettrait de donner plus de souplesse à l’aménageur afin d’encourager ce type de dispositif.



Illustration 31 \_ Sente piétonne, Lardennes  
©Dorian Rebaudo

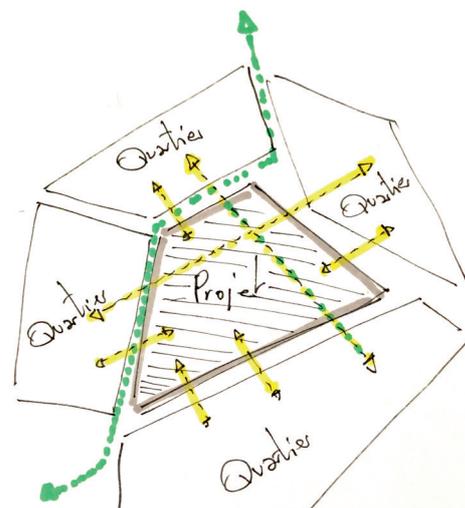


Illustration 32 \_ Principe d'agrafe urbaine par les modes doux ©Dorian Rebaudo

### 3. Intégrer les nouveaux projets dans des logiques de déplacements plus larges

S’intéresser à la greffe urbaine sous l’angle des mobilités et de l’accessibilité ne doit pas se limiter au développement d’agrafes urbaines autour des nouvelles opérations. En effet, la greffe urbaine se doit d’être également réfléchie à une échelle plus vaste, voir métropolitaine. Comme nous l’avons explicité précédemment, la ville ordinaire est un territoire cloisonné à l’échelle locale mais aussi à l’échelle métropolitaine. L’implantation de nouveaux quartiers dans la ville ordinaire peut, dès lors, être un tremplin au développement d’une nouvelle offre de transports en commun qui vienne irriguer des territoires jusqu’alors peu desservis. A contrario, le développement d’une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) ou d’une nouvelle ligne de métro, sont autant de facteurs qui peuvent participer à l’apparition de nouveaux quartiers, venant alors se greffer à l’infrastructure de transport ou à un nouveau

maillage métropolitain. Le déploiement des modes doux, et notamment du réseau cyclable, doit également être réfléchi de manière globale. Or, il s'arrête trop souvent à la limite des nouvelles opérations et ne s'inscrit donc que peu dans un maillage plus global.

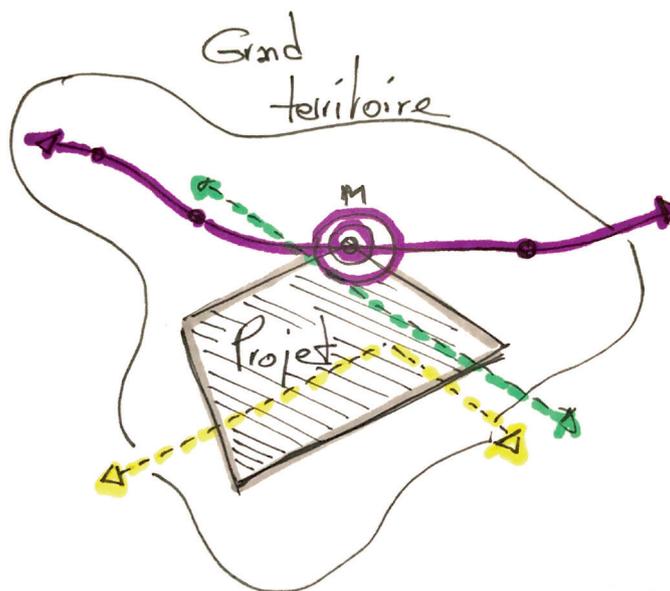


Illustration 33\_ Principe d'accroche au grand territoire  
©Dorian Rebaudo

Dans le cadre de la conception de la ZAC Ferro Lebres, l'arrivée de la ligne Linéo 3 a été un élément déclencheur dans le lancement de l'opération par exemple. Les lignes Linéo mises en place par Tisséo, le gestionnaire du réseau de transports en commun toulousain, sont des lignes caractérisées par un niveau de service supérieur se traduisant par une fréquence plus importante. Elles viennent irriguer la ville ordinaire toulousaine à partir du centre de Toulouse. De plus, afin de penser une greffe urbaine cohérente, il a été demandé à la maîtrise d'œuvre d'anticiper le passage d'un futur bus à l'intérieur du quartier. Réfléchir en amont à ce type d'élément est crucial dans la conception urbaine car le passage d'un bus impacte un profil de voirie, celui-ci impactant la largeur des voies et des espaces publics. L'anticipation est donc nécessaire dès lors que l'on souhaite penser une articulation modale et urbaine pertinente.

## **PARTIE 3**

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

### **D. PENSER LA PROGRAMMATION URBAINE POUR UNE MEILLEURE ACCEPTATION DES PROJETS**

#### **1. Offrir de nouvelles aménités aux riverains**

La ville ordinaire est marquée par un zonage fonctionnel de l'espace. L'offre commerciale par exemple n'est pas présente dans les zones résidentielles. Aujourd'hui, nous nous apercevons, via notre pratique professionnelle, que les nouvelles opérations urbaines dans la ville ordinaire toulousaine n'offrent pas toujours d'alternatives en termes de services face aux centres commerciaux. Cette faiblesse des nouvelles opérations ne permet pas de rompre avec un mode de vie qui repose sur l'utilisation de l'automobile. Or, si l'on veut combattre cette hégémonie du « tout voiture », le développement de nouvelles aménités commerciales de proximité dans les nouveaux projets est inévitable. Il s'agit alors de penser le projet pour ceux qui vont y vivre mais également de penser un projet qui répondent aux attentes des habitants vivant en proximité immédiate du futur projet.

En développant des commerces de proximité et des services qui ne sont que peu ou pas présents dans la ville ordinaire (en dehors des zones commerciales), les concepteurs urbains peuvent alors proposer un projet dans lequel tout le monde s'y retrouve. En effet, pour accompagner une greffe urbaine qualitative, il faut donner la possibilité aux riverains de percevoir le projet comme une valeur ajoutée et non comme une menace. Comme nous le savons, la ville ordinaire est caractérisée par une faible qualité de ses espaces publics, ce qui rend difficile le développement d'interactions sociales.

Les nouveaux projets doivent aussi contrecarrer ce déficit en proposant des espaces publics de qualité qui permettent aux nouveaux habitants comme aux riverains de se rencontrer, d'échanger et de se divertir sans devoir utiliser une voiture. En d'autres termes, offrir de nouvelles aménités qu'elles soient commerciales, culturelles, paysagères, etc, participe à la fois à une meilleure acceptation du projet par les riverains tout en encourageant un réel changement des modes de vie dans la ville ordinaire via l'émergence de nouveaux usages et pratiques de lieux qui se fondent sur une réappropriation des espaces de la ville ordinaire.



Illustration 34 \_ Place centrale du quartier Piquepeyre, Fenouillet  
©AgenceCOT

### **2. La concertation, élément indispensable de l'acceptation**

Le projet urbain est souvent source de conflits souvent fondés sur un manque de considération et d'écoute des divers acteurs plus ou moins concernés et investis par le sujet. L'acceptation d'un projet urbain résulte alors souvent d'un long travail d'écoute, de partage, et d'une communication exemplaire avec les riverains et associations locales. L'analyse des enjeux urbains dans la ville ordinaire nous a permis de constater une certaine crainte des populations riveraines vis-à-vis de l'arrivée d'opérations urbaines de taille conséquente. Souvent ces craintes reposent sur des idées préconçues s'appuyant sur une connotation négative du projet urbain pour des raisons déjà évoquées auparavant (cf.II.C.2). Or, selon nous, une greffe urbaine qualitative des projets urbains dans la ville ordinaire ne peut être pertinente si cette dernière n'est pas complétée par la mise en place d'une démarche de concertation avec les populations riveraines. Sans entrer dans des débats sur les niveaux de concertation à mettre en place, nous souhaitons mettre en avant le fait qu'un projet partagé est un projet qui verra ses chances d'être accepté bien plus importantes. Les niveaux d'implications des acteurs peuvent être variables et concerner des sujets bien précis. La concertation avec les riverains doit dès lors s'orienter autour de sujets identifiés comme sensibles. Comme développé ci-avant (cf. III.A.2), le traitement des franges de projets est un élément sensible dans l'élaboration des projets dans la ville ordinaire. En effet, le traitement de l'interface avec les parcelles privées limitrophes est un sujet crucial vis-à-vis de l'acceptation de l'opération par les riverains les plus proches. Dans ce sens,

## PARTIE 3

# INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

les démarches menées par l'Agence COT lors de la réalisation du plan d'aménagement de la ZAC Piquepeyre (Fenouillet) ont prouvé leur utilité. En effet, afin de travailler une greffe urbaine avec le tissu urbain existant et notamment avec les populations les plus impactées par le projet, l'agence s'est concertée avec l'ensemble des riverains en frange du site afin de connaître le plus finement possible le positionnement, les craintes et les attentes de chaque riverain. Cette analyse a permis d'établir des fiches de synthèse donnant à la maîtrise d'œuvre (MOE) l'ensemble des éléments à prendre en compte afin d'apporter une réflexion plus fine sur l'implantation des futurs bâtiments, de la localisation des entrées et sorties des futurs lots à bâtir, etc. Derrière ce travail sensible, la volonté partagée de la commune et de la MOE était de concevoir un projet le plus pertinent possible vis-à-vis des besoins et modes de vie des riverains. De cette démarche en est ressorti un diagnostic solide permettant d'identifier les pièces de vies, les besoins et les craintes des riverains afin de concevoir une greffe urbaine à l'écoute et respectueuse de son environnement.

### **3. Développer des alternatives architecturales dans la ville ordinaire**

Souvent, les craintes émises par les riverains face aux projets urbains traduisent une peur de la densité. La densité est souvent vue comme quelque chose de négatif, faussement rattachée à l'image des grands ensembles et par conséquent à une urbanité en totale opposition avec la ville ordinaire. Il est en effet difficile de faire cohabiter immeubles collectifs et maisons individuelles, deux typologies aux antipodes. Penser l'acceptation du projet urbain nécessite donc de réfléchir aux développements de typologies, urbaine mais aussi architecturale, en adéquation avec le contexte de projet. Dès lors, il est utile de porter un regard attentif quant au développement de l'habitat individuel groupé et de l'habitat intermédiaire, deux typologies pouvant répondre aux enjeux de développement urbain dans la ville ordinaire en facilitant une greffe urbaine via des propositions architecturales adaptées, plus facilement acceptables au regard de revendications des populations locales.

L'habitat individuel groupé représente aujourd'hui un compromis intéressant permettant d'offrir un habitat individuel tout en répondant aux enjeux de densité urbaine et de limitation de l'étalement urbain dans la ville ordinaire. A l'inverse de la maison individuelle



Illustration 35\_ Habitat individuel groupé,  
Projet Guilhermy  
©AgenceCOT



Illustration 36\_ Habitat intermédiaire  
Projet Les Bords du Touch  
©AgenceCOT

dite « classique », ce nouveau type d'habitat s'engage à offrir un habitat individualisé en réinventant la maison de ville. Souvent en forme de bande, l'habitat individuel groupé se caractérise par l'assemblage de logements privés ne dépassant que rarement le R+1 et permettant, sur un jeu de volumes, d'offrir un équilibre entre urbanité et intimité, chaque logement possédant son propre espace extérieur et une entrée individualisée.

Si l'habitat individuel groupé vient en réponse à une production médiocre de la maison individuelle en France, l'habitat intermédiaire propose d'apporter un regard innovant face à une production souvent critiquée de l'habitat collectif. Cette nouvelle typologie urbaine cherche à poser les jalons d'une nouvelle approche du logement. Face à une demande toujours croissante d'accession à la maison individuelle d'une part, et face d'autre part, à une pression urbaine et foncière qui ne cesse de s'amplifier, l'habitat intermédiaire via sa typologie, incarne un équilibre tant dans sa forme que dans ses modes d'habiter.

En effet, il s'inscrit comme une transition entre l'habitat individuel et le logement collectif. De par un nombre de niveaux ne dépassant pas le R+3, il propose un emboîtement de modules privatifs disposant tous d'un extérieur. La singularité de l'habitat intermédiaire s'incarne également dans le traitement des espaces collectifs. L'objectif est de limiter les parties communes qui desservent les logements afin d'offrir au maximum un accès individualisé pour chaque logement. Un traitement paysager du reste des espaces communs cherche, quant à lui, à développer une ambiance intime et qualitative.

## PARTIE 3

### INTÉGRATION, ARTICULATION, ACCEPTATION

Dès lors, la réussite d'une greffe urbaine se fonde aussi sur une conception architecturale permettant une meilleure acceptation des projets dans la ville ordinaire. Encourager les réflexions urbaines et architecturales autour de typologies innovantes permet alors de dessiner une autre urbanité plus encline à s'adapter au territoire de la ville ordinaire. L'habitat individuel groupé et intermédiaire peuvent, in fine, participer à une greffe urbaine qualitative en favorisant des typologies moins clivantes pour le territoire et pour les populations qui y vivent.

**E**n nous appuyant sur un travail d'analyse comparé de projets pluriels dans la ville ordinaire, nous avons souhaité dessiner les contours de ce qui pourrait être une démarche d'aide à la conception urbaine. A travers le triptyque d'analyse articulé autour de trois dimensions : Forme Urbaine, Accessibilité et Acceptation ; nous avons cherché à porter un regard critique sur une sélection de projets urbains dans la ville ordinaire toulousaine. Ce travail d'analyse nous a permis d'identifier, pour chacun des projets analysés, un niveau de greffe urbaine via l'identification de diverses composantes permettant une greffe urbaine qualitative. Nous comprenons dès lors que sont implantés sur le territoire de la ville ordinaire toulousaine des projets aux niveaux de greffe urbaine contrastés, contrastes pouvant s'expliquer par des époques urbaines différentes, mais surtout par une plus ou moins bonne prise en compte du contexte local.

Par la suite, cette dernière partie est venue décliner les trois thématiques du triptyque d'analyse. Pour chacune de ces thématiques, nous avons choisi d'effleurer un ensemble de dispositifs à prendre en compte dans une démarche de greffe urbaine qualitative des nouvelles opérations urbaines dans la ville ordinaire toulousaine.

Porter une attention sur la forme urbaine, premier pilier du triptyque, nous permet désormais de comprendre que les enjeux de greffes urbaines passent par une bonne intégration morphologique des nouvelles opérations au regard du tissu urbain existant. Afin que la forme s'inscrive véritablement comme liant urbain, il est alors nécessaire de porter un regard attentif quant à l'articulation de la forme urbaine d'un point de vue des volumes proposés via un épannelage progressif de la forme. Il s'avère également que travailler le

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

liant urbain passe par une réflexion approfondie concernant les franges de projets dans le but de travailler une interface apaisée entre l'existant et le projeté. Pour finir, nous avons souhaité démontrer que la prise en compte paysagère s'inscrit pleinement dans le dessin de la forme urbaine, le paysage devenant un véritable fil conducteur devant structurer les principes organisateurs du projet urbain afin de faciliter la greffe urbaine des futures opérations.

S'intéresser aux enjeux d'accessibilité, second pilier de notre triptyque d'analyse, nous a alerté sur le fait qu'une articulation urbaine et territoriale était indissociable d'une greffe urbaine de qualité. En effet, c'est via le développement des coutures urbaines à l'échelle locale et métropolitaine que les nouvelles opérations peuvent se greffer à la matrice urbaine existante et dans certain cas, à la faire évoluer positivement. Le développement des modes doux et des transports en commun peut, dès lors, être mobilisé afin de proposer une nouvelle articulation modale et contrer une hégémonie de l'automobile, aujourd'hui encore trop présente dans la ville ordinaire.

Enfin, il ne peut y avoir de greffe urbaine sans que celle-ci ne s'accompagne d'un processus d'acceptation de la part des populations riveraines. Notre triptyque s'appuie en effet sur un dernier pilier : l'acceptabilité. Cet enjeu d'acceptabilité est un élément majeur dans la prise d'une greffe urbaine, notamment dans la ville ordinaire. Il est donc essentiel de penser les nouvelles opérations urbaines comme des « activateurs de valeur ajoutée » pour l'ensemble des quartiers limitrophes afin de favoriser l'acceptation des projets par les riverains. Diminuer les contraintes, rassurer les craintes et offrir de nouvelles aménités sont autant de composantes qui participent à une greffe urbaine qualitative dans la ville ordinaire.



# CONCLUSION

**A**u début de notre réflexion, nous nous sommes intéressés à l'histoire des formes urbaines en portant un regard attentif sur les rapports entre forme nouvelle et forme originelle. Cette première démarche nous a conduits à nous interroger sur les enjeux de greffe urbaine dans la ville. Nous avons dès lors décidé d'orienter notre regard sur une forme de la ville singulière, invisible et pourtant bien présente sur nos territoires, incarnée par ce que l'on nommera la ville ordinaire. Ce type de ville, regroupant les derniers espaces urbanisables de nos métropoles, est aujourd'hui le territoire d'intervention des urbanistes concepteurs. Ces derniers doivent répondre aux attentes des maîtres d'ouvrage tout en proposant des projets urbains qui reposent sur des principes directeurs devant intégrer des considérations environnementales, sociales, humaines et économiques. Or, nous avons fait l'hypothèse que la ville ordinaire n'était pas la plus commode à urbaniser et que les enjeux de greffes urbaines y pouvaient être exacerbés.

Tout au long de notre réflexion, nous avons donc essayé de mettre en place un récit structuré qui permette dans un premier temps de mieux appréhender la notion de ville ordinaire. Il s'avère que cette notion est émergente dans la culture urbanistique. Elle n'apparaît qu'au début du siècle dans des travaux de recherches. De plus, il n'existe pas vraiment de définition type de la ville ordinaire bien que l'on ait pu identifier certaines récurrences dans les termes employés. Ces territoires urbains, caractérisés par une urbanisation souvent arbitraire, ne reflètent alors aucune recherche de cohérence urbaine. S'intéresser à la notion de ville ordinaire nécessitait également de s'intéresser aux facteurs ayant, d'une manière ou d'une autre, conduits, impulsés, encouragés l'apparition et le développement de ce type de tissu urbain. Nous nous sommes donc intéressés aux phénomènes d'étalement urbain et en avons conclu qu'il existait bien un lien de cause à effet entre l'apparition de la ville ordinaire et ce type de processus urbain. En nous intéressant au contexte de la métropole toulousaine, nous avons également pu prendre conscience que le manque de vision urbaine en lien avec un faible portage politique, était aussi un élément central dans la production de ce type de territoire.

## CONCLUSION

Notre démarche a, dans un deuxième temps de réflexion, consisté à appréhender et comprendre la ville ordinaire via une focale plus empirique. En nous appuyant sur une analyse de terrain plus sensible, nous avons donc caractérisé les formes, identités et usages présents dans la ville ordinaire. Ce travail nous a permis de faire émerger des enjeux prégnants. Ces derniers d'ordres morphologiques, de mobilité ou de mixité sociale et fonctionnelle, nous ont permis de comprendre les disfonctionnements de la ville ordinaire afin d'identifier les enjeux de greffe urbaine pour les nouvelles opérations qui devront s'y développer. La ville ordinaire est un espace complexe où les pratiques et usages sont dictés par la forme des espaces, par une faiblesse des espaces publics face à une prédominance des espaces privés, par une dépendance à l'automobile au détriment des autres modes de déplacement, par un clivage social et fonctionnel n'encourageant pas la mixité. Tous ces éléments sont autant de facteurs qui justifient que les enjeux de greffe urbaine soient plus virulents dans la ville ordinaire.

Un dernier temps de réflexion a, quant à lui, cherché à comprendre comment l'urbaniste concepteur pouvait et devait répondre à ces enjeux afin de proposer une greffe urbaine qualitative dans la ville ordinaire qui puisse faciliter l'intégration, l'articulation et l'acceptation des nouveaux projets. Cette démarche s'est d'abord appuyée sur l'élaboration d'une grille d'analyse permettant d'identifier le niveau de greffe urbaine des opérations existantes dans la ville ordinaire toulousaine. A la suite de cette analyse, nous avons cherché à décliner un ensemble de propositions qui puisse guider l'urbaniste concepteur dans l'élaboration d'un projet urbain qui puisse répondre aux enjeux de greffe urbaine dans la ville ordinaire.

Bien qu'il existe de nombreuses manières d'encourager une greffe urbaine qualitative, nous pensons que la réponse apportée dans ce mémoire n'est qu'une infime partie de la solution. Les dispositifs déclinés ici peuvent accompagner l'urbaniste concepteur dans la réalisation d'un projet intégrant les enjeux de greffe urbaine dans ses principes directeurs. Pour qu'une greffe urbaine soit totale, il est pour nous impératif de traiter les trois dimensions présentées dans notre triptyque d'analyse. Néanmoins, nous nous devons aussi d'alerter sur le fait que les enjeux de greffe urbaine sont propres à un territoire spécifique. Il ne faut donc pas chercher à reproduire un dispositif à tous les territoires. Dès lors, une réponse adéquate passe donc

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

en amont par une identification précise des enjeux relatifs au territoire de projet. La greffe urbaine découle donc aussi d'un diagnostic sensible ayant les capacités d'identifier les enjeux de greffe spécifiques au tissu urbain dans lequel le projet va s'implanter.

L'objectif de ce mémoire était de comprendre que les enjeux de greffe urbaine reposent sur un « urbanisme d'alliance ». Par alliance, nous comprenons désormais qu'il s'agit, au-delà d'une simple alliance entre deux formes urbaines, d'une alliance de trois dimensions essentielles qui permettent une greffe urbaine qualitative. Cette alliance n'est alors pas exhaustive. Au-delà des notions d'intégration, d'articulation et d'acceptation développées dans notre réflexion, deux autres notions nous semblent également essentielles à prendre en considération : la temporalité et la mutabilité. Une greffe urbaine qualitative n'est, selon nous, pas compatible avec un temps de conception du projet court et une faible mutabilité de l'opération dans le temps. En effet, la conception urbaine est trop souvent hors-sol, pensée en amont et ne disposant pas toujours des moyens pour faire évoluer un projet sur le temps long. Or, ces deux notions sont également essentielles dans la greffe urbaine, elles participent à encrever le territoire dans un phasage temporel qui permet d'une part de faciliter l'acceptation du projet via une arrivée en douceur et d'autre part de faire muter le projet en fonction des retours d'expériences acquis depuis le démarrage du projet.

Afin d'achever cette réflexion autour des enjeux de greffe urbaine, nous pensons que l'approche développée ici, autour de la ville ordinaire, n'est qu'une porte d'entrée qui permette d'appréhender les enjeux de greffe urbaine. Les enjeux soulevés, bien que rattachés au contexte de la ville ordinaire toulousaine, sont tout aussi pertinents dans d'autres contextes urbains. Il serait réducteur et selon nous erroné de penser que les enjeux de greffe urbaine ne sont aujourd'hui présents que dans la ville ordinaire. Dès lors qu'il existe une interface entre forme nouvelle et forme originelle, il y a enjeux de greffe urbaine et ce, à des échelles et territoires pluriels. En effet, dès lors que l'on cherche à développer un projet architectural ou urbain, soucieux et respectueux de son environnement, nous sommes indirectement amenés à s'intéresser à la greffe urbaine.

## CONCLUSION

Pour conclure, penser la greffe urbaine, c'est penser un projet où forme nouvelle et forme originelle puissent développer une relation constante ainsi qu'une association durable dans le temps, à la fois nécessaire et bénéfique aux deux. Néanmoins, les enjeux de greffe urbaine ne concernent pas que les nouvelles opérations urbaines. Le travail de greffe urbaine peut également s'inscrire dans une démarche de renouvellement urbain. Les opérations de renouvellement urbain dans les grands ensembles illustrent bien ce cas puisqu'elles viennent retravailler des ensembles urbains qui ne s'intègrent pas d'un point de vue morphologique, ne s'articulent que très peu avec leurs territoires et soulèvent des enjeux d'acceptabilité. Il s'agit alors de travailler une greffe urbaine en tissu urbain déjà constitué.

# URBANISME D'ALLIANCE

ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

# BIBLIOGRAPHIE

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

### OUVRAGES

Areilla Masbounji, « Faire la ville avec les lotissements », Collection Projet Urbain, Le Moniteur, 2009, 159p.

BRAUDEL, Fernand, « Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle », Armand Colin, 1979

Cléménçon, Anne-Sophie, « La ville ordinaire, Généalogie d'une rive, Lyon, 1781-1914 »  
Collection : Architectures, Edition Parenthèses, 2015, 288p.

DEBRY, Jean Luc. « Le cauchemar pavillonnaire », Collection Pour en finir avec, Éditions L'Échappée, 2012, 163p.

DEVILLERS Christian, « Le projet urbain », Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994

ESCAFFRE Fabrice, JAILLET Marie-Christine. « Une trajectoire métropolitaine, l'exemple de Toulouse », POPSU, Le Moniteur, 2016, 238p.

FOURCAUT Annie. « La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres », Grâne, Créaphis, 2000, 339 p.

LEGER, Jean Michel, MARIOLLE Béatrice, Densifier – « Dé densifier, penser les campagnes urbaines », PUCA, Parenthèses, 2018, 315p.

LE GOFF, Jacques, « La ville en France au Moyen Âge, des Carolingiens à la Renaissance », Édition du Seuil Paris 1980,

LEVY, Albert, « La qualité de la forme urbaine, Problématique et enjeux », 1992

Frédéric, Bonnet, « Extension du domaine de l'urbanisme », Collection Grand Prix de l'Urbanisme, Parenthèses, 2014, 143p.

PANERAI, Philippe, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, « Analyse Urbaine », Collection Eupalinos, Parenthèses, 2012, 187p.

PANERAI, Philippe, Jean Castex, Jean Charles Depaule, « Formes urbaines de l'îlot à la barre », Collection Eupalinos, Parenthèse, 2012, 195p.

PAQUOT, Thierry, LUSSAULT Michel, BODY-GENDROT Sophie, « La ville et l'urbain, l'état des savoirs », La Découverte, 2000.

PUMAIN Denise, AQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard, « Dictionnaire de la ville et de l'urbain », Anthropos Economica, 2006

## REVUES ET ARTICLES SCIENTIFIQUES

BACKOUCHE, Isabelle, et Nathalie Montel. « La fabrique ordinaire de la ville », *Histoire urbaine*, vol. 19, no. 2, 2007, pp. 5-9. Consultable à l'adresse suivante: <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2007-2-page-5.htm>

BOUDDA A, CHEVILLOTTE M, HAMMOUNI N, MORETTI S, MORLET C, « Les Franges entre quartier, mémoire introductif », *Atelier International Paris-Tokyo*, 2013, 25p.

BONIN S, TOUBLANC M, DERIOZ P, BERINGUIER P. « Des franges du projet urbain au projet de frange urbaine, la lisière comme nouvelle figure paysagère ? », *Projet de Paysage*, 2016

CASTEL, Jean Claude, « Ville dense, ville diffuse : les deux faces de l'urbanisation », *Certu*, 2010, 12p.

CHARMES, Éric, et Jean-Michel Léger. « Retour sur « La Ville émergente » », *Flux*, vol. 75, no. 1, 2009, pp. 80-98.  
Consultable à l'adresse suivante: <https://www.cairn.info/revue-flux1-2009-1-page-80.htm>

HERRMANN, Lou. « Quels leviers pour la fabrique ordinaire de la ville durable ? Le cas du Clos des Éparviers. » *Cahiers de géographie du Québec*, volume 58, numéro 165, décembre 2014, p. 467-489.  
Consultable à l'adresse suivante: <https://doi.org/10.7202/1033014ar>

FAURE, Alain. « Annie Fourcaut, La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres, Grâne, Créaphis, 2000, 339 p. », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. no51-1, no. 1, 2004, pp. 234-234.  
Consultable à l'adresse suivante : <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2004-1-page-234.htm>

HUOT, Jean-Louis, *Les premiers villageois de Mésopotamie. Du village à la ville, Syria*, Armand Colin, Tome 73 fascicule 1-4, 1996. pp. 215-218.  
Consultable à l'adresse suivante: [https://www.persee.fr/doc/syria\\_0039-7946\\_1996\\_num\\_73\\_1\\_7479\\_t1\\_0215\\_0000\\_1](https://www.persee.fr/doc/syria_0039-7946_1996_num_73_1_7479_t1_0215_0000_1)

JOUVE, A. & Vianey, G. (2012). « Le foncier, une ressource territoriale difficile à construire en périurbain ». *Économie rurale*, 330-331(4), p. 27-41.  
Consultable à l'adresse suivante: <https://www.cairn.info/revue-economie-rurale-2012-4-page-27.htm>.

LEVY Albert, *Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine, Espaces et sociétés*, vol. no 122, no. 3, 2005, pp. 25-48.  
Consultable à l'adresse suivante: <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-3-page-25.htm>

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

MAX Alfred « Contributions au projet d'une forme urbaine », Architecture d'Aujourd'hui, n° 187, Logement et formes urbaines, mai-juin 1976, pp. 7-9

MOREL-BROCHET Annabelle, « La densification : un tabou dans l'univers pavillonnaire », Les modes d'habiter à l'épreuve de la durabilité, Norois 231, 2014, p.93-108

MOLINA Géraldine, « Distinction et conformisme des architectes-urbanistes du « star système », Metro Politiques, 2014,  
Consultable à l'adresse suivante: <https://www.metropolitiques.eu/Distinction-et-conformisme-des.html>

MOLINA Géraldine, « Les faiseurs de ville et la littérature : lumières sur un star-système contemporain et ses discours publics. Des usages de la littérature au service de l'action des grands architectes urbaniste », Thèse soutenue 16 Nov 2010.

PIRENNE, Henri, Les villes du Moyen-Age, essai d'histoire économique et sociale, 1927  
Consultable à l'adresse suivante: [https://www.persee.fr/doc/jds\\_0021-8103\\_1928\\_num\\_1\\_1\\_2846](https://www.persee.fr/doc/jds_0021-8103_1928_num_1_1_2846)

Viala, Laurent. « Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville », Espaces et sociétés, vol. no 122, no. 3, 2005, pp. 99-114.  
Consultable à l'adresse suivante: <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-3-page-99.htm>

### **CONFÉRENCE :**

CUILLIER Francis, « Faire la ville ordinaire » Urbanisme, Cité de l'architecture, Cours Publics saison 2009-2010, France Culture, Consultable à l'adresse suivante: <https://www.franceculture.fr/conferences/cite-de-larchitecture-et-du-patrimoine/faire-la-ville-ordinaire>

# TABLE DES MATIÈRES

- 2 NOTICE ANALYTIQUE**
- 4 DÉCLARATION SUR L'HONNEUR DE NON-PLAGIAT**
- 6 REMERCIEMENTS**
- 8 SOMMAIRE**
- 10 INTRODUCTION**
- 20 MÉTHODOLOGIE**
- 24 PARTIE 1 \_ LA VILLE ORDINAIRE, NOTION EMERGENTE DANS L'URBANISME :  
DEFINITION, SPATIALISATION ET COMPREHENSION**
- 26 A. DEFINITION D'UNE NOTION EMERGENTE**
  - 1. La ville ordinaire telle que définie dans la littérature scientifique
  - 2. La ville ordinaire telle qu'appréhendée par les professionnels de l'urbanisme
  - 3. Appropriation de la notion et spatialisation
- 30 B. FACTEURS GENERATEURS DE LA VILLE ORDINAIRE**
  - 1. L'étalement urbain comme producteur
  - 2. La quête du « mode d'habiter idéal »
  - 3. Des logiques foncières et immobilières qui favorisent la production ordinaire de la ville
- 34 C. GENESE DE LA VILLE ORDINAIRE TOULOUSAINNE :  
UN TERRITOIRE DYNAMIQUE FACE À UNE ABSENCE DE VISION URBANISTIQUE FORTE**
  - 1. Des plans d'urbanisme timides n'ayant pas permis à Toulouse d'accompagner sa transition urbaine
  - 2. Des décennies d'attractivité territoriale encouragée mais pas accompagnée par les pouvoirs publics
  - 3. Esquisse d'une vision urbaine métropolitaine qui se confronte à la ville ordinaire

**PARTIE 2 \_PORTRAIT D'UNE FORME URBAINE INVISIBLE DE LA VILLE :** 42  
FORMES ET ENJEUX DE LA VILLE ORDINAIRE

**A. FORMES ET IDENTITES DE LA VILLE ORDINAIRE TOULOUSAIN** 44

1. Une forme urbaine suivant ses propres logiques
2. Identités et ambiances de la ville ordinaire
3. Les espaces résiduels agricoles : derniers espaces urbanisables de la ville ordinaire

**B. USAGES ET PRATIQUES DANS LA VILLE ORDINAIRE** 52

1. Une dépendance à l'automobile difficile à combattre
2. Des aménités paysagères plébiscitées par les habitants
3. Clivages et « entre-soi » dans la ville ordinaire

**C. LES ENJEUX DE LA VILLE ORDINAIRE DANS LA PRODUCTION URBAINE** 55

1. Les enjeux morphologiques et paysagers de la ville ordinaire
2. Les enjeux de mobilité et d'accessibilité dans la ville ordinaire
3. Les enjeux de mixité et de diversité sociale et fonctionnelle dans la ville ordinaire

**PARTIE 3 \_ FORME, ACCESSIBILITÉ ET ACCEPTABILITÉ :** 62  
TRIPTYQUE FONDAMENTAL POUR UNE « GREFFE URBAINE »  
QUALITATIVE DES PROJETS DANS LA VILLE ORDINAIRE

**A. ANALYSE COMPARÉE DES PROJETS URBAINS DANS LA VILLE ORDINAIRE** 64  
TOULOUSAIN

- 1.Élaboration de la grille d'analyse : Approche et méthodologie
2. Présentation et analyse des projets sélectionnés dans la ville ordinaire toulousaine

**B. PENSER LA FORME URBAINE COMME « LIANT » URBAIN** 70

1. L'épannelage urbain pour un accompagnement réfléchi de la forme urbaine
2. Travailler l'interface de projet par le traitement des franges
3. Le paysage comme fil conducteur

### **76 C. PENSER L'ACCESSIBILITE DES NOUVEAUX PROJETS POUR UNE ARTICULATION URBAINE QUALITATIVE**

1. Quelle place pour l'automobile dans les nouvelles opérations de la ville ordinaire ?
2. Les cheminements doux comme agrafe urbaine dans la ville ordinaire
3. Intégrer les nouveaux projets dans des logiques de déplacements plus larges

### **80 D. PENSER LA PROGRAMMATION URBAINE POUR UNE MEILLEURE ACCEPTATION DES PROJETS**

1. Offrir de nouvelles aménités aux riverains
2. La concertation, élément indispensable de l'acceptation
3. Développer des alternatives architecturales dans la ville ordinaire

### **86 CONCLUSION**

### **92 BIBLIOGRAPHIE**

### **96 TABLE DES MATIÈRES**

### **100 TABLE DES ILLUSTRATIONS**

### **104 ANNEXES**

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

# URBANISME D'ALLIANCE

## ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

- 12** Illustration 1 \_ Interactions entre forme originelle et forme nouvelle, Réalisation personnelle
- 16** Illustration 2 \_ Superposition des époques romaine et médiévale, Toulouse
- 16** Illustration 3 \_ Confrontation des formes dans la ville classique, Projet de places royales, Paris
- 16** Illustration 4 \_ Contraste entre forme originelle et forme nouvelle dans la ville industrielle, Barcelone
- 16** Illustration 5 \_ Relation entre Grands Ensembles et territoire, Clichy-Montfermeil
- 16** Illustration 6 \_ Zone d'aménagement concerté de Vigny Musset, Grenoble
- 16** Illustration 7 \_ La ville pavillonnaire face à la forme historique, Plaisance du Touch (31)
- 29** Illustration 8 \_ Tissu urbain de la ville ordinaire, Toulouse
- 35** Illustration 9 \_ Toulouse à l'époque médiévale, Réalisation personnelle
- 35** Illustration 10 \_ Premières percées et création des grands boulevards, Réalisation personnelle
- 35** Illustration 11 \_ Prémices d'une extension urbaine plus vaste, Réalisation personnelle
- 35** Illustration 12 \_ Croissance urbaine incontrôlée, Réalisation personnelle
- 37** Illustration 13 \_ Tache urbaine de Toulouse, Carte de Cassini, XVIIIème siècle., Geoportail
- 37** Illustration 14 \_ Tache urbaine de Toulouse en 2018, Geoportail
- 47** Illustration 15 \_ Maison individuelle, Lardennes, Toulouse
- 47** Illustration 16 \_ Lotissements, Pradettes, Toulouse
- 47** Illustration 17 \_ Petit collectif toulousain; Lardennes
- 47** Illustration 18 \_ Petit collectif contemporain, Lardennes
- 47** Illustration 19 \_ Boîte commerciale et maison individuelle
- 47** Illustration 20 \_ Boîte commerciale et maison individuelle
- 48** Illustration 21 \_ Stationnement sauvage dans la ville ordinaire
- 48** Illustration 22 \_ Rue classique de la ville ordinaire
- 48** Illustration 23 \_ Cèdres du Liban dans une parcelle privée
- 48** Illustration 24 \_ Rond-point fleuri et Pin Parasol
- 51** Illustration 25 \_ Site de projet Ferro Lebres, Tournefeuille
- 65** Illustration 26 \_ Localisation des quartiers analysés
- 71** Illustration 27 \_ Principe d'épannelage

- 72** Illustration 28 \_ Image d'insertion du projet Ferro Lebres
- 74** Illustration 29 \_ Principes de traitement de la frange
- 75** Illustration 30 \_ Principes de continuité paysagère, Accompagnement urbain de la future voie du Canal saint-Martory à Toulouse
- 78** Illustration 31 \_ Sente piétonne, Lardennes
- 78** Illustration 32 \_ Principe d'agrafe urbaine par les modes doux
- 79** Illustration 33 \_ Principe d'accroche au grand territoire
- 81** Illustration 34 \_ Place centrale du quartier Piquepeyre, Fenouillet
- 83** Illustration 35 \_ Habitat individuel groupé, Projet Guilhermy
- 83** Illustration 36 \_ Habitat intermédiaire , Projet Les Bords du Touch

# URBANISME D'ALLIANCE

ENJEUX DE GREFFE URBAINE DANS LA VILLE ORDINAIRE

# ANNEXES

GRILLES D'ENTRETIENS\_\_\_\_\_

## **GRILLE 1 A DESTINATION DES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME :**

1. Pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?
2. Quel est votre poste ?
3. A quel moment intervenez-vous dans la réalisation des nouveaux projets urbains ?
4. Pouvez-vous décliner vos missions dans la fabrique de la ville ?
5. Pouvez-vous définir, avec vos termes, ce que vous pouvez imaginer par la notion de « ville ordinaire » ?
6. Pensez-vous que concevoir du projet urbain en zone pavillonnaire est plus complexe, plus sensible que dans d'autres espaces de la ville ?
7. Est-ce que les enjeux de « greffe urbaine » sont au cœur de la réflexion dans votre pratique professionnelle ?
8. Selon-vous, quels sont les éléments essentiels à prendre en compte pour réussir une « greffe urbaine » ?

## **GRILLE 2 A DESTINATION DES HABITANTS ET RIVERAINS :**

1. Pouvez-vous décliner votre âge, votre situation familiale et votre activité professionnelle ?
2. Pouvez-vous, en quelques mots, me décrire votre quartier ?
3. Avez-vous l'impression d'être en ville ? Pensez-vous avoir le même mode de vie / pratiques que si vous viviez en centre urbain ?
4. Seriez-vous favorable à l'arrivée de nouveaux quartiers derrière chez vous ?
  - a. Si non, pour quelles raisons ?
5. Manquez-vous de commerces, services, parc ? Si oui, seriez-vous favorables pour retrouver ses éléments manquants dans un nouveau quartier à côté de chez vous ?
6. Cela vous ferez changer d'avis sur l'arrivée d'un nouveau quartier ?
7. Avez-vous l'impression de vous déplacer facilement ? En voiture, à pied, en vélo ?
8. Seriez-vous prêts à participer à des réunions de concertation à destination des riverains ?

FICHES PROJETS\_\_\_\_\_

# FICHE PROJET

## PROJET 1 : ZAC MONTAUDRAN ( 1ère tranche )

Date : Année 2000

Localisation : Toulouse

Type d'opération : Zone d'aménagement concertée

### PRESENTATION DU PROJET :

Première tranche d'aménagement d'un nouveau quartier basé sur une ancienne friche aéroportuaire. Le site Montaudran Aerospace est situé à 3 km seulement du centre historique de Toulouse. Le parti pris d'aménagement s'appuie sur la conservation de la piste d'atterrissage présente sur le site.

### GRILLE D'ANALYSE :

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Rupture nette avec le contexte urbain, aucun travail sur les franges	0,25
	Intégration paysagère	1	Préservation de la piste d'atterrissage comme principe d'aménagement	0,5
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Faible articulation avec les modes doux	0,5
	Articulation territoriale	1	Présence de la gare de Montaudran et future station de métro de la ligne 3	1
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique du stationnement, Logique de contournement du quartier	0
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Présence de la Halle aux Machines, parc paysager, Halle aux Sart Up	0,5
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,25
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 3 /10**



# FICHE PROJET

## PROJET 1 : ZAC BORDEROUGE ( 1ère tranche )

Date : Année 2000

Localisation : Toulouse

Type d'opération : Zone d'aménagement concertée

### PRESENTATION DU PROJET :

Première tranche d'aménagement d'un nouveau quartier localisé au terminus de la ligne B du Métro. Organisé autour de nombreux espaces verts, de jardins publics et privés de sentes piétonnes et de pistes cyclables convergeant vers le parc de la Maourine, le plus grand parc de Toulouse.

### GRILLE D'ANALYSE :

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Épannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Traitement paysager de la frange	0,5
	Intégration paysagère	1	Forte intégration paysagère du quartier autour d'espaces verts publics/privés	1
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Bonne articulation avec les modes doux, présence de sentes piétonnes, etc.	2
	Articulation territoriale	1	Présence du terminus de la ligne B	1
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique, logique de stationnement en fond de parcelles	0
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Rien de prévu initialement dans la phase 1	0
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,25
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 4,75 /10**



# FICHE PROJET

## PROJET 1 : ZAC PIQUEPEYRE

Date : En cours de réalisation

Localisation : Fenouillet

Type d'opération : Zone d'aménagement concertée

### PRESENTATION DU PROJET :

Le site de projet, localisé sur la commune de Fenouillet, est situé en zone inondable. La composition générale du projet s'inscrit dans la trame parcellaire existante. Cette démarche permet à la fois de conserver une grande partie du patrimoine arboré existant et également de faciliter l'opérationnalité du projet.

### GRILLE D'ANALYSE :

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Epannage progressif jusqu'en cœur de quartier	1,5
	Traitement des franges	1	Traitement attentif des franges en vis à vis des propriétés en bordure de projet.	1
	Intégration paysagère	1	Conservation de la trame parcellaire et sauvegarde du patrimoine paysager	1
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Sente piétonne paysagère	1,5
	Articulation territoriale	1	Présence de la gare de Fenouillet St Alban	0,5
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion différenciée du stationnement, valorisation paysagère	0,25
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Commerces de proximité, équipement	0,5
	Concertation	1	Concertation approfondie ( traitement des franges notamment )	1
	Habitat innovant	0,5	Urbanisme en zone inondable	0,25

**TOTAL : 7,5 /10**



# FICHE PROJET

## PROJET 1 : ZAC FERRO LEBRES

Date : Avant projet en cours de réalisation

Localisation : Tournefeuille

Type d'opération : Zone d'aménagement concertée

### PRESENTATION DU PROJET :

Le futur quartier de Ferro Lebres s'inscrit sur 13ha de parcelles agricoles aujourd'hui étouffées par des poches résidentielles. Les enjeux de greffe urbaine y sont donc pleinement présents. Actuellement en phase de conception, le projet porte un regard attentif sur le traitement morphologique.

### GRILLE D'ANALYSE :

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Epannelage progressif vis à vis des formes urbaines présentes	2
	Traitement des franges	1	Traitement paysager de la frange	1
	Intégration paysagère	1	Conservation du patrimoine végétale Traitement paysager important	1
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Articulation avec les modes doux, Développement de sentes piétonnes	1
	Articulation territoriale	1	Passage d'une ligne de bus Linéo à proximité Ligne de bus projetée sur site	0,75
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion du stationnement sur rue et en stationnement semi-enterré	0,25
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Pas de commerces projetés mais présence d'équipements	0,25
	Concertation	1	Niveau minimal obligatoire	0,5
	Habitat innovant	0,5	Aucune innovation	0

**TOTAL : 6,75/10**



# FICHE PROJET

## PROJET 1 : QUARTIER AMOUROUX

Date : Année 1962-1967

Localisation : Toulouse

Type d'opération : Grand Ensemble

### PRESENTATION DU PROJET :

Le quartier Amoureux est un quartier de type « grand ensemble privé » datant des années 60. Comme de nombreux grands ensembles toulousains, il prend place au cœur d'un tissu urbain résidentiel composé de petits pavillons.

### GRILLE D'ANALYSE :

Thématique	Critère	Points	Justification	Note
INTÉGRATION	Epannelage urbain	2	Pas d'épannelage, uniformisation et standardisation de la forme urbaine	0
	Traitement des franges	1	Rupture nette avec le contexte urbain, aucun travail sur les franges	0
	Intégration paysagère	1	Pas de conservation du patrimoine existant	0
ARTICULATION	Agrafe urbaine locale	2	Faible articulation avec les modes doux	1
	Articulation territoriale	1	Présence du métro à plus de 500m.	0,25
	Gestion de la voiture	0,5	Gestion classique du stationnement	0
ACCEPTATION	Nouvelles aménités	1	Présence de commerces de proximité et d'équipement	1
	Concertation	1	Aucune pour l'époque	0
	Habitat innovant	0,5	Innovation architecturale pour l'époque	0,25

**TOTAL : 2,5 /10**



GRILLE D'ANALYSE \_\_\_\_\_

Note maximale	TRIPTYQUE	Sous-critères	Projet				
			Projet 1 Projet ZAC Montaudran (1ère tranche) Toulouse	Projet 2 Projet ZAC Borderouge (1ère tranche) Toulouse	Projet 3 Projet ZAC Piquepeyre Fenouillet	Projet 4 Projet ZAC Ferro Lebres Tournefeuille	Projet 5 Projet Grand ensemble Amouroux Toulouse
2	<b>INTÉGRATION</b>	L'épannelage urbain	0	0	1,5	2	0
1		Traitement des franges	0,25	0,5	1	1	0
1		Intégration paysagère	0,5	1	1	1	0
2	<b>ARTICULATION</b>	Agrafe urbaine "mode doux"	0,5	2	1,5	1	1
1		Logique de déplacement à grande échelle	1	1	0,5	0,75	0,25
0,5		Place de la voiture		0	0,25	0,25	0
1	<b>ACCPETATION</b>	Nouvelles aménités	0,5	0	0,5	0,25	1
1		Concertation	0,25	0,25	1	0,5	0
0,5		Habitat innovant	0	0	0,25	0	0,25
	<b>Niveau de greffe urbaine ( sur 10 points)</b>		3	4,75	7,5	6,75	2,5
			Faible	Moyen	Fort	Fort	Faible

0 à 3,3 Faible  
3,3 à 6,6 Moyen  
6,6 à 10 Fort