

Malik Lemseffer et Edouard Bettencourt, architectes et fondateurs du Studio BELEM

Malek Lemseffer : Composer des densités urbaines habitables et désirables en Méditerranée

La Médina, un modèle urbain d'avenir ?

Au sud de la Méditerranée, quelques siècles en arrière, s'est imposée la Médina : un modèle durable qui a pérennisé en gardant son identité malgré les conquêtes et les vagues de colonisation. Cette forme urbaine se trouve au Maroc, au Maghreb, mais aussi en Espagne et au Portugal. Elle a été un rempart marocain lors des périodes coloniales permettant aux populations locales de pérenniser et de garder leurs identités jusqu'à aujourd'hui. Cette forme urbaine a été un rempart protecteur de certaines valeurs, d'un artisanat, d'un savoir-faire qui a perduré.



La Médina de Fès accueille 3 000 habitants/hectare tandis que Paris recense 250 habitants/hectare. C'est un modèle de densité qui fonctionne très bien. Il monte moins haut que Paris, les rues sont plus



étroites engageant une circulation piétonne qui a une réelle valeur à l'heure où on parle de plus en plus de piétonisation et où la voiture aura de moins en moins de place dans les sociétés futures. Cette forte densité est donc permise d'abord par des rues étroites et des bâtiments introvertis, supprimant la voiture dans notre manière de réfléchir la ville. En diminuant la pollution (sonore, etc.), elle s'inscrit dans des valeurs écologiques et se révèle un modèle d'architecture bioclimatique vertueux, notamment à travers les riads qui sont un modèle de maison des classes les plus aisées. Il existe trois ou quatre autres modèles qui sont introvertis avec le patio, le point d'eau et la végétation que l'on retrouve au centre. Il existe d'autres typologies telles que la masria qui répond

à des classes plus défavorisées.



L'épaisseur des murs permet de réguler la température en été comme en hiver. La disposition des ouvertures et des fenêtres sur l'extérieur permet d'utiliser les pièces autour du patio différemment selon la saison. Certaines pièces sont utilisées en hiver car exposées de manière à avoir plus de chaleur, et l'inverse en été avec des pièces plus rafraîchies, de sorte à rendre ces bâtiments pleinement fonctionnels. La végétation et les points d'eau régulent l'humidité au sein des maisons et apporte de la fraîcheur en été.

La Médina répond à un urbanisme social, pas du tout ségrégatif. Se balader dans les rues de la Médina ne permet pas de voir, de l'extérieur, si ce sont des logements de familles aisées ou modestes. Les logements se joutent et se côtoient les uns les autres. Cette humilité de l'architecture ne permet pas de savoir à quelle classe sociale on s'adresse, toutes mélangées au sein de cet ensemble urbain.

Le modèle urbain de la Médina est également un lieu de rencontre et de brassage, comme la mosquée, le hammam, le four traditionnel qui existe encore et où l'on vient faire cuire ses plats ou son pain, la place de marché (la plus connue étant la place Jemaa el-Fna), etc. La densité n'est possible que si une réelle mixité est mise en place. Cela passe par une mixité programmatique :

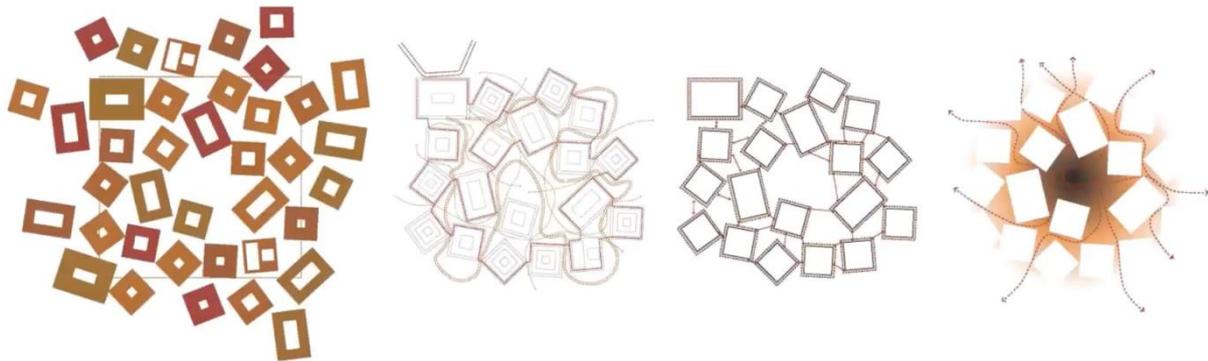


différents programmes de travaux, d'habitations, de commerces, lieux de cultes, etc., mais aussi par une mixité sociale et intergénérationnelle au sein d'un lieu assez contraint.

La Médina est ceinturée de remparts qui ont permis de se protéger dans un premier temps, mais aussi pour permettre aux terres agricoles autour de la Médina de continuer à exister en évitant un urbanisme galopant.

Édouard Bettencourt :

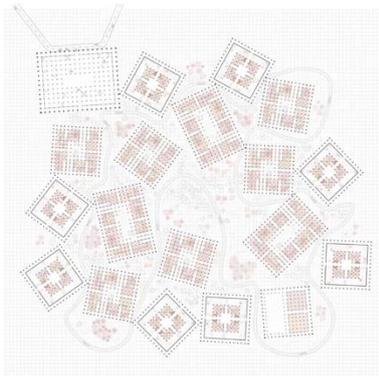
Étude de cas : Aswar El-Beyt



Cette analyse du modèle urbain vertueux de la Médina a été réinjecté il y a deux ans dans l'un de nos projets de recherche : Aswar El-Beyt, imaginé à l'aube du confinement pour un projet théorique d'urbanisme dans la région de Marrakech. Ce modèle théorique pourrait se développer dans d'autres villes méditerranéennes, au Maghreb ou sur la rive nord. Cette grande boîte à outils mise en place pourrait inspirer d'autres projets sur des échelles plus réduites que ce projet de dix hectares. Cette réflexion peut se retrouver sur un bâtiment, ou plusieurs, à l'échelle d'un quartier.

La première idée est que le modèle est libre et flexible dans son développement, se développant de manière organique avec l'ajout continu de nouveaux objets architecturaux qui viennent se poser les uns à côté des autres, sans règles d'urbanisme préétablies. L'implantation s'affranchit de toute règle d'orthogonalité, assez spécifique au modèle de la médina et au modèle du Sud. À l'inverse, en France ou en Europe plus généralement, les modèles d'urbanisme suivent des grands tracés qui sont souvent hors d'échelle, que le Maroc avait malheureusement voulu réactiver sur son territoire dans les années 1980-1990. S'en est suivi l'essor de villes nouvelles avec des tracés de kilomètres et de kilomètres qui étaient malheureusement pas, peu, ou mal habités. C'est un étalement urbain peu pertinent pour ces villes périphériques, de Marrakech notamment.

L'idée est donc de laisser libre le développement de la ville avec des objets qui s'ajoutent les uns à côté des autres. Cela permet également aux tissus de s'adapter à n'importe quel territoire, à n'importe quelle géographie et à n'importe quel milieu.



Le deuxième point que nous avons voulu interpréter dans notre projet Aswar El-Beyt est l'implantation créatrice d'un dédale urbain : les bâtiments

s'implantent les uns par rapport aux autres de manière assez aléatoire, de manière organique, et créent des vides à des géométries variées. Ces vides permettent aux habitants de se les approprier assez librement. L'autre système qu'il a paru intéressant d'intégrer est la création d'espaces ombragés afin de rendre les espaces vides « vivants » face aux chaleurs et à l'ensoleillement. À cet effet, les pergolas permettent différents usages des places publiques, des marchés, des échoppes, des chemins piétons qui se protègent du soleil. Cela permet au dédale urbain d'avoir une vie et une réelle valeur ajoutée.



Le parti pris a été de créer une deuxième façade – ce qui a donné le titre du projet Aswar El-Bayt, « couronne ». Cette façade habitée de quatre mètres de largeur permet une nouvelle interface entre la ville et l'espace domestique des bâtiments. Les bâtiments sont ceinturés par une structure ouverte. La distance entre l'enveloppe du bâtiment et la façade permet de filtrer d'abord visuellement les espaces domestiques par rapport aux espaces collectifs, ce qui est important dans un cas de figure où les bâtiments sont aussi proches les uns des autres, rayant la tension entre les façades.



Dans les espaces supérieurs, la largeur de quatre mètres crée de larges espaces extérieurs ombragés qualitatifs, notamment avec des balcons de 16m². À l'intérieur, cela crée un espace tampon qui a ses qualités été comme hiver. Au rez-de-chaussée, la largeur de

quatre mètres crée d'abord un cheminement ombragé permettant de circuler le long de chacune des façades à l'abri du soleil et des fortes chaleurs. Ce cheminement dicté par l'architecture permet également des séquences commerciales où l'habitant traverse les galeries commerçantes qui vont s'animer sur ces quatre mètres de large. Ce modèle architectural vient servir un modèle de commerce urbain, tiré directement du modèle de la Médina.

Youssef Tohme : Ayant la chance de travailler sur le projet urbain de Brazza depuis douze ans et dans l'objectif de parvenir à un quartier calme et serein, des rues de huit mètres ont été privilégiées. C'est un système de patio, de rencontre, etc. Il faut toutefois faire attention à la réglementation, à laquelle

je me suis malheureusement confronté. Lors de la plantation d'arbres à l'intérieur des îlots, les pompiers ont déclaré avoir besoin de huit mètres de recul par rapport à la façade pour pouvoir passer avec leurs engins. Vingt arbres ont dû être enlevés. Planter un arbre requiert dès lors des rues de plus de seize mètres. Ce système urbain de la Médina n'est malheureusement pas répliquable en France car il faut que chaque habitat soit accessible par l'échelle des pompiers. Les problématiques liées à la réglementation et au manque de coordination entre les corps d'État n'aboutissent qu'à une addition de contraintes qui nous amène à remettre en question des solutions intelligentes, comme ce système de Médina entièrement piéton. C'est pourquoi nos projets intègrent des stationnements qui sont des îlots de parking à environ 25 ou 30 m. Le problème, c'est que les habitants de ce quartier ne veulent pas marcher, ils veulent habiter la ville comme ils habitent leur maison. Chacun se gare devant chez soi. Il y a donc conflit de copropriété entre ceux qui se garent devant chez eux et ceux qui ne peuvent pas. Des plots horribles sont donc rajoutés pour empêcher ces stationnements. Voilà pourquoi il faut faire attention à l'ADN du contexte, à la fois géographique et social par les codes et les manières d'habiter. Changer les manières d'habiter et l'acclimatation prennent du temps.

Malik Lemseffer : Le problème d'aujourd'hui, c'est effectivement les réglementations et les normes, trop contraignantes, auxquelles nous faisons face. C'est la raison pour laquelle notre projet est vu comme un projet conceptuel prototypique non réalisable en l'état mais qui nous sert comme une boîte à outils où sont puisés différents concepts qui sont ensuite réinjectés dans d'autres projets.

Youssef Tohme : C'est peut-être ce genre de projet qui changera la réglementation. À Brazza, quelques réglementations ont pu être modifiées concernant les volumes capables, le véfa (habiter même si ce n'est pas terminé)... Il ne faut plus penser la ville comme une entité figée mais bien évolutive, où les problèmes doivent être anticipés tout en posant un idéal discuté conjointement autour d'une table. Travailler en commun permettra d'améliorer notre manière d'habiter, collective et individuelle.

Edouard Bettencourt : C'est exactement la manière dont nous voyons les choses. Les pompiers ne sont d'ailleurs pas les seuls, de nombreux autres services (police, etc.) ont voix au chapitre lorsqu'un permis de construire est déposé. Il ne faut toutefois pas voir ce projet comme une proposition « radicale », bien que pensé comme tel (le projet est réalisable à Marrakech), mais chacune de ces idées peut se mesurer et s'agencer différemment, en fonction du contexte. Sur un bâtiment d'habitation, il est demandé qu'au moins une des quatre façades, en fonction de la longueur et d'autres paramètres, soit accessible par un camion de pompiers. Cela nous interroge par exemple sur notre plan d'Aswar El-Bayt : est-ce que quelques désalignements ou espacements entre certains bâtiments peuvent se créer afin qu'un réseau très précis de camions-pompiers puisse secourir les différents bâtiments ?

Edouard Bettencourt : C'est le positionnement radical qui nous a poussé à dessiner le projet comme il est aujourd'hui. Lorsqu'on parle de boîte à outils comme d'être vertueux afin de retranscrire un modèle générique en fonction du contexte qui l'intègre, c'est aussi un peu une manière de détourner les règles.

Youssef Tohme : Au sujet des volumes capables, il n'était pas possible de livrer quelque chose de non-terminé. L'objectif était de permettre aux gens d'acheter 2000 € le mètre tout en pouvant doubler sa surface, avoir 5 m de hauteur et non 5 m 50 afin d'empêcher le promoteur de vendre le double de surface grâce à la possibilité de mettre une mezzanine. À mes débuts, les promoteurs ne le prenaient pas au sérieux. Mais nous avons trouvé une faille dans la réglementation : c'est possible si l'intérieur de ce volume est habitable, c'est-à-dire s'il abrite un lit, une cuisine, un accès à l'eau, un intérieur chauffé et isolé. Nous y sommes parvenus avec des notaires et après des années de travail pour loger les gens qui n'avaient pas de moyens au même endroit que les autres sans qu'ils soient déclassés si leur famille s'agrandit.

Charles André : Il est important de souligner que la mixité, à la fois de formes et d'usages, est fondamentale pour réussir la densité. L'héritage du passé que l'on a de cette mixité nécessitait peu de règles avec une grande liberté de conception. Cela montre qu'il faudrait, par rapport à la manière dont on fait les projets en tant qu'aménageurs, avec des tracés trop durs, trop peu flexibles, avec tout un arsenal de règles et de normes, rebondir philosophiquement sur la manière de fabriquer le projet. Les outils que nous sommes en train de fabriquer sont beaucoup moins prescriptifs.

Pierre Massis : Au-delà de l'évolution de la réglementation, l'exemple du Studio BELEM montre également l'importance de l'évolution des comportements grâce à un espace où la voiture est bannie. Ce n'est plus la ville du quart d'heure mais la ville des trente minutes, un pari osé et audacieux lorsque l'on constate la dépendance du citoyen par rapport à la voiture. Cette problématique posée par les pompiers s'est déjà vue dans l'aménagement du Cours Lieutaud, à Marseille, où il était effectivement prévu des plantations très rapprochées. Les pompiers s'y sont opposés en disant que cela ne devait pas aller au-delà de 18 m. L'inventivité, la créativité des architectes et des cabinets doit concilier avec la réglementation et peser intelligemment pour faire évoluer le sujet.