

## **Faire de la place aux usages et au paysage dans les délaissés du Ringbahn**

Pierre Bousquet – 5A ENP

*Mots clefs : paysage urbain – friches - ouverture/fermeture – infrastructures de transport - habiter*

L'histoire de Berlin, ville plusieurs fois détruite, reconstruite et réinventée, est taillée dans sa structure urbaine. Les destructions de la Seconde Guerre Mondiale, la désindustrialisation, la Guerre Froide ont libéré des espaces dans la trame bâtie, abandonnés à l'état de friches. Un paysage urbain particulier en a émergé, dont les vides, ces délaissés de ville, comblés progressivement par une nature rudérale, assurent le ciment. Le végétal infiltre les interstices du tissu bâti et lie l'ensemble composite des architectures dans une matrice organique.

Les grandes artères de circulation, ainsi que le réseau de transport en commun, cherchent à assurer l'unité physique de la trame urbaine. Ainsi, la ligne de chemin de fer circulaire du Ringbahn dessert depuis plus de 150 ans l'ancienne ceinture industrielle périphérique. La vocation technique de ces espaces, désormais dans la ville, a lentement décliné ces trois dernières décennies, laissant ici aussi la place aux vides.

Avec la réunification et le passage de la ville au statut de capitale, une nouvelle ère de grands travaux commence. Les vides doivent être comblés pour donner une consistance urbaine, et donc politique à la ville. Les espaces délaissés constitutifs du paysage urbain deviennent ceux de la spéculation foncière et tendent peu à peu à disparaître.

Le tronçon nord-ouest du Ringbahn entre les stations Bundesplatz et Westhafen, long de 11 kilomètres, égrène un ensemble de friches, de boisements, de jardins, de zones industrielles et commerciales, inséré dans la trame urbaine. La vitesse du déplacement réduit les distances de la ville, marquant ainsi l'enchaînement des vides et des pleins. Le voyage rend alors lisible les différentes séquences et composantes du paysage. Cette expérience de l'espace se dilue dans le temps plus lent du piéton : le train est le lieu privilégié où se condense le paysage de Berlin, la marche permet d'en explorer les brèches.

En dehors des grands projets de promotion de la ville, on trouve encore entre ces deux stations les éléments hétérogènes qui fabriquent le paysage berlinois et dont l'alternance redéfinit sans cesse l'horizon et les ambiances. Ces respirations dans le tissu bâti sont autant de zones soumises à l'aléa foncier et au risque de fermeture.

Ce linéaire dans la ville a déjà considérablement été dégradé par la construction en 1958 de l'autoroute BAB100. Suivant par intermittence le tracé du Ringbahn, elle impose massivement sa présence à l'expérience quotidienne des habitants et des voyageurs. Les espaces entre les deux infrastructures, les ouvrages techniques que sont les ponts ou les bretelles d'accès, dessinent des interstices plus ou moins larges qu'il s'agit d'investir. C'est dans ces marges entre ville et infrastructures, dans cet enchaînement discontinu d'espaces vides, qu'il faut assumer la place du paysage et que se trouve celle du projet.

En menant une réflexion prospective sur la qualité et les vocations – urbaines, paysagères, récréatives - des différents espaces périphériques à ces infrastructures, le projet propose de maintenir ou de retrouver un environnement et un paysage urbain, cohérent et habitable pour les personnes qui le pratiquent.

Le Ringbahn est ici considéré comme un lieu, fréquenté quotidiennement par plus de quatre cent mille Berlinoises. L'expérience quotidienne du déplacement est associée à l'expérience de la ville ; l'espace du voyage doit aussi être celui du paysage urbain, avec ses séquences, seuils et ouvertures.

Le projet est hybride puisque vu et vécu selon différents rythmes, celui du voyageur mais aussi celui de l'habitant. La manière de vivre à côté de ces infrastructures est ainsi questionnée et le devenir paysager de ces espaces vides est intégré à une action sur leur devenir fonctionnel, répondant aux besoins des populations riveraines. À rebours du développement actuel de Berlin, l'enjeu est aussi de construire la ville sans la fermer, d'assumer la place du trou dans la forme urbaine.