

MS AMUR

Promotion 2012 - 2013

Les franges entre quartiers

Mémoire introductif

**Atelier international
Paris – Tokyo (mars 2013)**

Amina Boudda
Marie Chevillotte
Neil Hammouni
Sarah Moretti
Clémence Morlet

Enseignants
Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

12 mars 2013

Préambule _ démarche

Dans le cadre du travail préliminaire de l'atelier international, ce mémoire vise à approfondir la thématique d'étude portant sur la frange. L'analyse de ce phénomène urbain constitue un angle d'approche non exclusif pour notre travail de terrain, notamment pour l'analyse des lieux et l'identification des enjeux. Ce travail de définition, envisagé dans la double dimension de la frange comme site et situation, vise entre autre, par le recours à des modèles théoriques comme à des études de cas, à faire émerger une grille d'analyse non figée et évolutive que nous réinterrogerons à la lumière des visites de terrain. Elle nous permettra notamment sur site de s'interroger sur les questions suivantes : qu'est-ce qu'une frange et où se situe-t-elle ? Et dans quelle mesure reflète-t-elle les évolutions urbaines à l'œuvre ?

Ce mémoire introductif servira donc de toile de fond et de mise en perspective aux travaux sur le site de Tokyo-Tamagawa. Sans se plonger dans une étude fine du terrain, quelques mises en parallèle avec des situations tokyoïtes émergent ponctuellement dans le mémoire.

Il s'organise en trois parties : la première visant à saisir l'objet complexe qu'est la frange, la seconde tentant d'en enrichir la définition par l'étude de franges en situations et la troisième présentant l'outil de travail évolutif qu'est la grille de lecture présentée plus haut.

I. LA FRANGE, FORME ET PROCESSUS

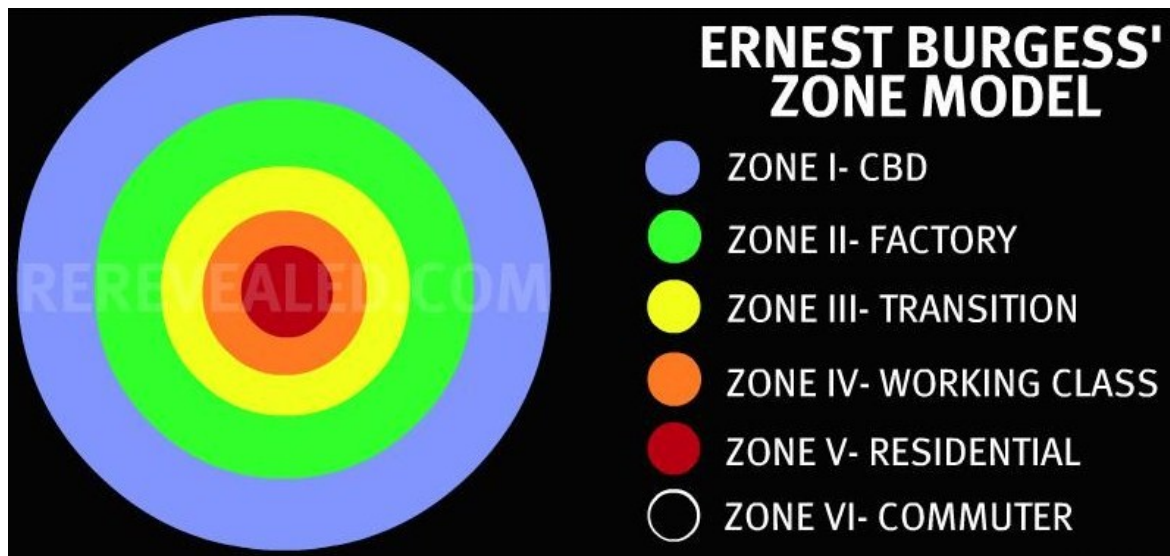
1- THEORIES URBAINES SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

Dans la géographie française, l'étude de la morphologie urbaine a longtemps été délaissée mettant de côté l'analyse du tissu urbain et de son évolution¹. Ainsi, la notion de 'frange' ne fait que tardivement l'objet d'études spécifiques. Toutefois, certaines théories ou modèles urbains depuis la fin du XIXe siècle peuvent faire écho aux processus de frange et nous permettre de constituer un cadre théorique pour une analyse urbaine orientée par l'étude de situations de frange.

Bien que la ville de Tokyo ne se soit pas développée par une planification ou la mise en place de modèles urbains, mais plutôt par négociations voire de manière anarchique, les théories urbaines abordées ici peuvent donner des clefs de lecture de l'organisation spatiale et de la situation tokyoïte comme nous le préciserons par la suite.

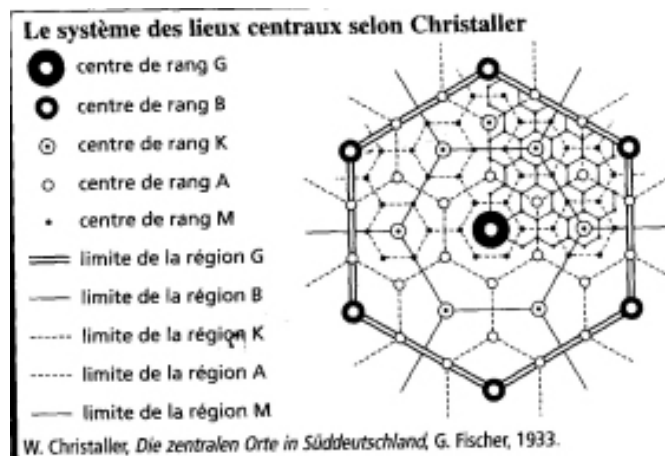
Von Thünen propose un **modèle radioconcentrique** (1827) d'occupation du sol, où les produits agricoles les plus rentables sont proches de la ville alors que les plus extensifs occupent des parcelles situées de plus en plus loin du centre. Appliqué à la croissance des villes, ce modèle permet de comprendre comment le sol à bâtir remplace le sol agricole en frontière des villes à mesure que la population urbaine croît. Ce premier modèle traite donc de la question de la frange entre bâti et non bâti et de son évolution dans le temps contingente de la croissance urbaine et de changements économiques (passage d'une économie agricole à une économie industrielle). En 1925, Burgess poursuit la réflexion sur le modèle radioconcentrique en conceptualisant la ville par cinq cercles concentriques (zone centrale des affaires, zone transitoire avec logements et industries, zone de la classe ouvrière résidentielle, zone résidentielle et banlieues suburbaines). La croissance se fait alors de manière concentrique par succession, c'est-à-dire que chaque zone se développe sur la zone périphérique immédiate.

¹ Estelle DUCOM, *Le modèle des ceintures limitrophes (fringe belts) : une application aux villes françaises*, 2005 ;



Dans le cas de Tokyo, le développement de la ville ne s'est pas fait en cercles radioconcentriques mais plutôt par une croissance en spirale à partir d'un centre vide. Le modèle radioconcentrique permet ainsi d'appréhender la question de la croissance urbaine par le dépassement de fronts urbains et donc la constitution d'espaces de frange.

La **théorie des lieux centraux** de Christaller (1933) est une théorie spatiale qui donne à comprendre la hiérarchie des villes, selon leurs tailles, localisations et fonctions et cherche alors à déterminer la localisation optimale des objets géographiques au travers d'un réseau hiérarchisé. Selon son importance, chaque centre va avoir un rayonnement plus ou moins grand, déterminant un schéma hexagonal de hiérarchies urbaines emboîtées où les influences s'emboîtent les unes par rapport aux autres. Christaller aborde ainsi le corollaire de la frange, qui est la centralité à une époque où la séparation entre ville et campagne est encore très marquée. Cette théorie permet de penser l'attractivité du centre exercée sur son environnement qui influence voire détermine la constitution des espaces.



La polycentralité ainsi que la discontinuité géographique sont deux notions prépondérantes dans la constitution de la ville de Tokyo. En effet, l'urbanisation s'est développée là où la topographie le permettait en intégrant des villages existants. L'importance du réseau de transport ferroviaire a soutenu une structure multipolaire où certaines gares se constituaient en véritables centres urbains. De plus, la polycentralité tokyoïte est de grande échelle, quand la superficie de la ville de Paris correspond à celle de l'arrondissement de Setagaya.

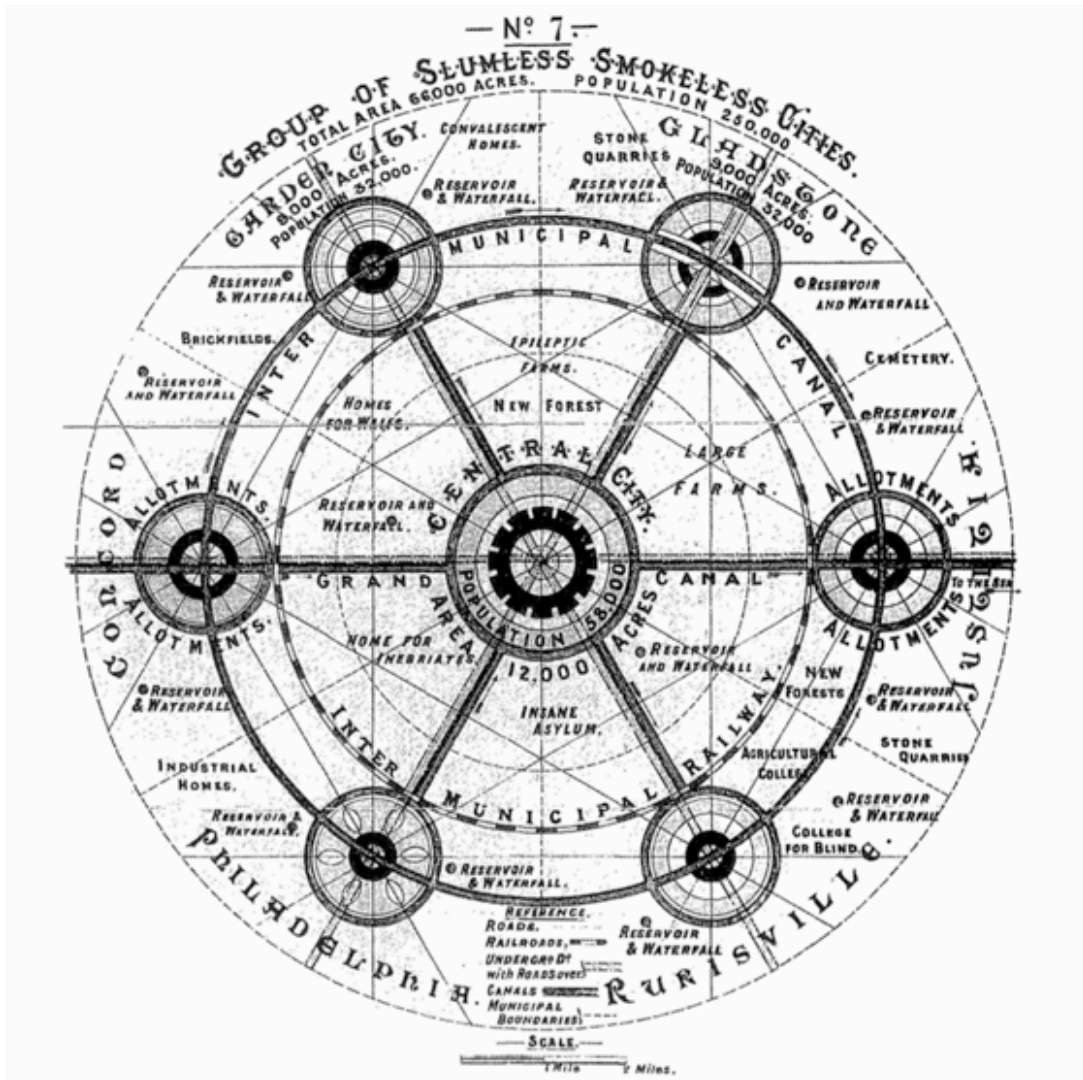
La cité linéaire de Soria y Mata (1882) est une cité utopique qui cherche à harmoniser les relations et les contacts entre zones urbaines et rurales. Cette cité monodimensionnelle le long d'un boulevard permet de relier des centres urbains denses entre eux. Ce modèle de croissance urbaine organise horizontalement le territoire et anticipe le modèle des cités-jardins. Ici, la croissance se fait à partir de la périphérie et non du centre en traitant la frange entre urbain et rural. Cette théorie annule toutefois la question de la limite puisque la ville peut s'étendre indéfiniment sans créer de concentration excessive.



A Tokyo, le développement urbain repose en grande partie sur les compagnies de transport ferroviaire qui ont longtemps favorisé une urbanisation en doigts de gants le long de leur ligne de chemin de fer.

La cité-jardin de Howard (1898) propose une organisation urbaine de forme circulaire où la partie urbanisée est divisée en quartiers bordant un parc situé au cœur de l'espace urbain et délimités par des boulevards pénétrants. La cité-jardin est un modèle de symbiose entre ville et nature, en gardant les avantages de la ville avec un contact avec la nature. Howard montre comment l'urbanisation anarchique peut être endiguée en attirant les habitants vers des cités-jardins qui à terme doivent constituer un réseau. La cité-jardin s'appuie sur des franges fonctionnelles : une ceinture agricole borde la ville pour ainsi limiter l'étalement de l'urbanisation et alimenter la population et des ceintures vertes constituées de parcs séparent les quartiers d'habitation des zones industrielles. Dans la cité-jardin, chaque fonction est pensée et

organisée dans l'espace et cette théorie urbaine permet d'aborder les rôles des espaces d'interface qui sont ici intégrés et valorisés.



La prédominance des compagnies ferroviaires dans l'aménagement de la ville de Tokyo a donné naissance à des villes nouvelles reliées au centre par le train, ce réseau de villes ou cette ville-réseau résonne alors avec la cité-jardin, avec la recherche d'un juste équilibre entre urbain et nature, entre proximité et liberté. A plus petite échelle, Tokyo est constitué de quartiers qui forment des entités à part entière, quartiers à l'identité forte parfois quasi-autonomes ; ce qui vaut d'ailleurs à Tokyo le surnom de 'ville mosaïque'. Enfin, les stratégies urbaines portées par le projet Fibercity se base entre autres sur le développement d'un réseau d'espaces verts et d'espaces linéaires, autant de caractéristiques de Tokyo et de son développement qui sont intéressantes à regarder au travers du modèle de la cité-jardin.

Les théories et modèles urbains abordés participent à une vision statique de la frange (comme maîtrise du développement, respiration, ...), ils ne suffisent donc pas pour aborder la frange en

tant que processus. Certains phénomènes contemporains, qui mettent en exergue la formation et l'émergence d'espaces de frange, paraissent nécessaires pour comprendre et expliquer la frange en tant que processus.

2 - PHENOMENES URBAINS CONTEMPORAINS : LA QUESTION DE LA LIMITE

Plusieurs phénomènes affectent aujourd'hui les métropoles et font évoluer leur **morphologie** urbaine ; ils peuvent favoriser l'apparition de formes urbaines, parmi lesquelles les franges. Il s'agira, lors du travail de terrain, d'identifier de quels phénomènes ou situations urbaines les franges sont les révélatrices afin de construire une stratégie d'aménagement pertinente.

2.1. LES PHENOMENES D'ETALEMENT URBAIN ET DE PERIURBANISATION

Les villes en croissance connaissent des **phénomènes d'étalement urbain ou d'émiettement** pour reprendre les termes d'Eric Charmes. La périurbanisation qui en résulte change la représentation que l'on se fait de la ville car celle-ci comprend désormais des petites villes, des villages ou des bourgs. Selon l'INSEE, une commune périurbaine se définit par deux critères : un premier critère de dépendance fonctionnelle à un pôle urbain définie par le fait qu'au moins 40% des actifs occupent un emploi situé hors de la commune et dans une ou plusieurs aires urbaines ; un second critère paysager selon lequel la zone bâtie principale de la commune doit être séparée du pôle urbain dont elle dépend par une bande non bâtie d'une largeur supérieure à 200 mètres.

Dès lors, les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation posent la question de la frange sous deux angles différents : selon un premier angle de vue, l'étalement urbain **menace des espaces classés agricoles ou naturels** en faisant évoluer la frange urbaine ; par ailleurs, **le souhait de préserver un environnement « naturel »** exprimé par les nouveaux périurbains favorise le maintien d'espaces de franges, jugés nécessaires au maintien du cadre de vie. Il s'agit dès lors d'explorer les possibilités d'hybridation des aménités et des « espaces publics naturels » comme le propose Martin Vanier.

Ces phénomènes traversent l'ensemble des métropoles contemporaines mais peuvent revêtir des formes différentes, notamment selon le regard qui est porté par les autorités publiques, l'existence ou non de fortifications ou de limites qui auraient pu freiner le *sprawl* urbain.

2.2. LES PHENOMENES DE CONTRACTION URBAINE

Certaines métropoles sont traversées depuis quelques temps par des **processus de contraction ou rétraction urbaine** qui peuvent être générateurs de franges, qu'elles soient physiques (évolution de l'occupation des sols) ou sociales (délaissement, villes « fantômes »...).

Ces phénomènes apparaissent dans des **contextes de crise ou de transition économique**. Les espaces délaissés peuvent ainsi être la résultante de plusieurs processus : désindustrialisation, décroissance démographique et vieillissement de la population, récessions économique ou, plus récemment, le resserrement du crédit qui a eu notamment des effets importants en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Tokyo s'inscrit dans la problématique des « **shrinking cities** » (Oswalt 2005) au même titre que Détroit, Manchester, Leipzig ou Ivanovo en Russie, même si les facteurs à l'origine de ces situations sont variées.

Le phénomène de décroissance des villes prend une acuité particulière quand il fait suite à un phénomène d'étalement urbain car les fronts urbains sont les premiers à se vider, a fortiori quand l'urbanisation s'est faite essentiellement d'un point de vue résidentiel, sans s'accompagner des équipements et services nécessaires.

L'enjeu réside dès lors dans la gestion de ces **situations de délaissement** et dans la capacité des aménageurs à favoriser la résilience des métropoles contemporaines, notamment en favorisant les usages temporaires, informels...

2.3. LES PHENOMENES DE DENSIFICATION ET D'INTENSIFICATION URBAINE

« **Faire la ville sur la ville** » apparaît de plus en plus comme un impératif des politiques publiques d'aménagement qui cherchent à répondre aux problématiques auxquelles nous confronte l'étalement urbain. Dès lors, les phénomènes de densification et d'intensification s'affirment comme les voies privilégiées pour répondre aux enjeux de durabilité de la ville.

Le **renouvellement urbain** apparaît comme une pratique de l'aménagement avec un double objectif : travailler sur les secteurs vieillis ou défavorisés de la ville tout en répondant aux exigences de gestion économe de l'espace dans le cadre du projet urbain.

Dans le cadre des politiques de densification – intensification, les franges constituent en général des **réserves foncières convoitées**. Les actions de renouvellement urbain peuvent par exemple se trouver confrontées à des volontés exprimées par d'autres acteurs de patrimonialisation.

Les récentes brèches ouvertes dans le mur de Berlin illustrent bien ces débats et les opportunités que peuvent représenter les franges. L'une des plus grandes sections du mur,

l'*East Side Gallery* classée monument historique et une attraction touristique importante de la ville devrait être ouverte en mars, malgré les mobilisations de défense du mur, afin d'ouvrir un accès à un projet de résidence de luxe.

2.4. LES PHENOMENES DE POLYCENTRALITE ET DE FRAGMENTATION

Selon François Ascher² les métropoles sont devenues **des métapoles** englobant « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. [...] Les espaces qui composent une métropole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus [...] Les métropoles forment ainsi un nouveau type de ville, les métapoles, distendues, discontinues, hétérogènes et multipolarisées».

François Ascher met ainsi en évidence à la fois des **phénomènes de fragmentation et de polycentrisme** qui caractérisent les villes contemporaines. Le polycentrisme prendrait une forme de plus en plus réticulaire et certains analystes convoquent pour exprimer cette mise en réseau la figure de la « **ville archipel** » composée de nœuds reliés entre eux par des moyens de communication et facilement accessibles par rapport au reste des territoires situés entre ces nœuds. La ville archipel peut également évoquer – *a fortiori* dans le contexte tokyoïte – une mosaïque de quartiers fortement différenciés et apparaissant chacun comme un îlot de l'archipel métropolitain.

Dès lors se pose la question de la connexion des différentes composantes de la ville et du rôle que peuvent jouer les franges et les interstices dans cette mise en cohérence des différentes composantes de la métropole.

Ces phénomènes ou « situations » urbaines appellent des questionnements divers quant à la frange. Ils montrent que la frange ne peut pas trouver de définition statique mais s'inscrit forcément dans un processus plus global qu'il s'agit d'identifier dans le cadre de l'analyse d'un territoire.

3- DEFINITION INDIRECTE DE LA FRANGE, UN ENTRE-DEUX

Tant la frange peut être comparée ou confondue avec d'autres notions se référant à des situations urbaines, il paraît dans un premier intéressant d'approcher le concept de frange de manière indirecte. D'un point de vue formel, la frange n'est pas une ligne dessinée sur une carte mais plutôt une interface qui a une certaine épaisseur. La notion 'frange' est plus large que celle de 'friche' puisque la frange n'est pas toujours caractérisée par l'abandon d'activités ou la non-utilisation d'installations, la frange n'est pas nécessairement dans un état d'obsolescence. Nous éviterons également de confondre marge et frange dans le sens où l'adjectif 'marginal' peut être

² François Ascher, *Nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, 2010

dépréciatif désignant un espace à l'écart de la société, de la norme. Selon Thomas Sieverts³, la frange est une forme 'non-planifiée' issue 'd'innombrables décisions prises de façon non-concertée'.

D'après Bertrand Triboulot⁴, les termes 'franges', 'périphérie', 'périurbain', 'suburbain', 'confins' ont pour point commun de désigner un espace qui borde, entoure, cerne une entité spatiale. En effet, la frange urbaine désigne bien la zone intermédiaire entre monde urbain et monde rural, et évoque ainsi la morphologie et la **morphogenèse** de la ville dans son ensemble. Toutefois, la notion de frange est intéressante puisqu'elle est **multiscale**. La frange peut désigner l'interstice, l'espace entre deux quartiers spécifiés par des usages différents, la frange peut être infrastructurelle en caractérisant les abords d'une infrastructure et l'intégration de celle-ci dans son milieu ou encore territoriale lorsqu'elle est identifiée dans un espace majeur. La notion de frange ajoute également celles de la **temporalité** et de l'**évolution**. La frange n'est pas un espace statique mais **polymorphe**, elle s'inscrit dans des mouvements de dynamiques urbaines ; elle ne peut donc pas être confondue avec la notion de 'confins' qui désigne les limites stables d'un espace, d'un territoire, d'un pays ('les confins d'un état', 'les confins d'un diocèse'). La frange bien plus qu'un espace et un **processus**, c'est une forme **transitoire** (lorsqu'elle désigne l'entre-deux entre urbain et rural, elle est conséquente de l'urbanisation de l'espace continuellement en évolution). Ainsi, la frange étant à la fois multiscale et évolutive, transitoire, émerge non pas d'un processus unique mais d'une pluralité de processus.

Par conséquent, bien que la frange n'ait *a priori* pas de définition unique et stable, son déterminant commun est peut-être l'**entre-deux**. Selon Gordon Clark⁵, quand la frange se situe entre l'urbain et le rural, elle possède des caractéristiques de chacune des entités. La frange en tant qu'entre-deux est **composite**, complexe et hétéroclite ; sa dimension spatiale évoque une interpénétration des espaces (Sieverts). La frange, qui souvent sépare plus que ne relie doit faire l'objet d'un traitement particulier selon Michel Desvignes qui propose pour le Grand Paris de reconsidérer la lisière entre la ville et les champs en dilatant l'espace, en lui donnant plus d'épaisseur. Dans le cas du Grand Paris, il ne s'agit pas de rétablir un paysage agricole mais d'encourager la création d'espaces partagés entre municipalités, agriculteurs et habitants. La frange est alors un espace à part entière bien qu'elle borde, marque la fin d'un espace, la transition entre deux espaces. C'est un espace de **seuil** en tant que portée d'entrée, limite ; en effet, en géographie, le seuil est « l'espace d'altitude intermédiaire entre deux reliefs, permettant le partage des eaux et un passage facilité des hommes ». En conséquence, la frange peut être définie comme un espace d'**interface**, en faisant contact entre deux espaces, elle permet de relier, de joindre, d'échanger, de circuler ou de communiquer.

Ce travail théorique, tant sur le concept lui-même de frange que sur les théories et phénomènes contemporains desquels la frange peut émerger, nous permet d'apporter une première réponse

³ Stéphane Füzesséry & Thomas Sieverts & Stéphane Bonzani, « Entre ville et campagne, l'avenir de nos métropoles », *Métropolitiques*, 2 mars 2011.

⁴ Bertrand Triboulot, *Franges urbaines et confins territoriaux, la Gaule dans l'Empire*, 2012.

⁵ Gordon Clark, *Land-use conflict at the urban fringe*

à la question : qu'est-ce que la frange et quelles sont ses formes ? La définition proposée prend la forme de plusieurs éléments de caractérisation au vue de la complexité du concept de frange qui seront questionnés et étudiés au cours de l'atelier sur le site de Tamagawa.

4- DEFINITION DE LA FRANGE, UNE FORME AUX CONTOURS FLOUS RESULTANT DE PROCESSUS MULTIPLES

- La frange est une **forme urbaine imprécise**, non figée qui constitue **une interface** entre deux composantes de la ville ;
- La frange est un **état transitoire**, résultant d'un processus d'évolution de la morphologie de la ville ;
- La frange peut renvoyer à des **représentations diversifiées et évolutives** ; elle peut être considérée de manière positive (opportunité pour des projets futurs, espace créatif...) ou négative (marge,...) voire de façon neutre (limite de l'urbanisation par exemple).

Par ailleurs, il convient de noter que l'on peut identifier des franges à différentes échelles ; ces échelles ont des conséquences sur la forme, la représentation ou les enjeux associés à la frange.

II. LA FRANGE EN SITUATIONS

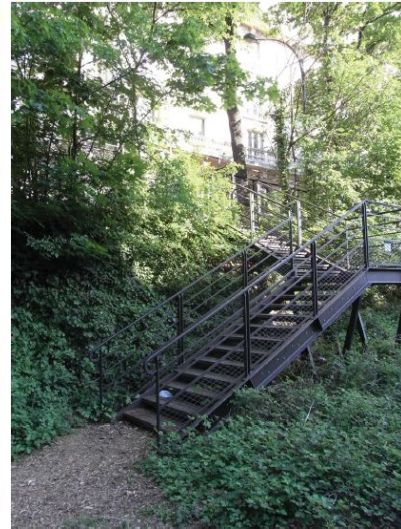
La question des franges pouvant se poser à plusieurs échelles (du fait de la diversité de formes urbaines qu'elles peuvent revêtir), nous avons choisi d'aborder des exemples de franges correspondant à des échelles variées, du territoire à la rue. L'échelle définie pour chaque exemple constitue un premier niveau de lecture, sachant que chaque site peut renvoyer à des enjeux à plusieurs échelles, en fonction notamment des processus à l'œuvre et de sa morphogénèse.

1- EXEMPLE A L'ECHELLE TERRITORIALE : LA PETITE CEINTURE PARISIENNE, UNE FRANGE INFRASTRUCTURELLE AUX OPPORTUNITES EVOLUTIVES

La Petite Ceinture de Paris est une ancienne voie ferrée à double sens de 32 kilomètres de long à l'intérieur du boulevard des Maréchaux. De forme circulaire autour du centre de Paris et mise en service en 1852, la circulation ferroviaire est totalement arrêtée en 1990. Mise à part la section entre la gare d'Auteuil et la gare de la Muette, l'accès est aujourd'hui strictement interdit au public et les entrées sont souvent murées ou grillagées. L'accès à la Petite Ceinture est donc confidentiel, en théorie du moins.

Il s'agit d'une frange, d'échelle territoriale au vue de la taille de l'infrastructure concernée. La frange ici est le résultat de l'évolution de l'usage d'une infrastructure de transport et de son obsolescence. La Petite Ceinture, pouvant être considérée comme un espace de friche pour sa majeure partie, est marginale puisqu'atypique au sein de l'espace urbain parisien.

Depuis sa fermeture, la Petite Ceinture fait l'objet de discussions, de débats et de concertations, notamment avec la RFF à qui l'on reproche parfois de geler cette espace aux opportunités nombreux. Lieu de projections nombreuses, il a fait l'objet tour à tour et selon les parties, de lieu ignoré à lieu de redéploiement du tramway ou encore de loisir plus tard, il est aujourd'hui de plus en plus identifié comme le réservoir d'une riche biodiversité, une respiration verte dans la ville dense.



La perception de la frange évolue donc, elle connaît un changement de regard et est aujourd'hui considérée comme une véritable opportunité. Cette frange qui connaît aujourd'hui des usages informels nombreux (associations comme celle des Jardins du Ruisseau dans le 18^{ème} arrondissement qui a créé un jardin partagé, squat, support de biodiversité), cherche à définir ses fonctions. Outre des fonctions écologiques ('ceinture de fraîcheur', 'rôle thermorégulateur',...), elle pourrait également être une zone d'échanges, de passages, de tampons entre différents espaces, de patrimonialisation. Ainsi, cette frange d'échelle territoriale pose également des enjeux et questions à une échelle beaucoup plus locale et son traitement envisage la frange comme une opportunité urbaine et sociale en plus d'une opportunité de nature en ville.

2 - EXEMPLE A L'ECHELLE DES GRANDES INFRASTRUCTURES : EURAILLE, UNE FRANGE OUTIL DE MIS EN LIEN DES COMPOSANTES DE LA VILLE

Le site sur lequel s'est installé le quartier d'Euralille était constitué d'anciennes franges urbaines et glacis militaires liés à la destruction de l'enceinte militaire. La disponibilité de terrains non construits a suscité des convoitises dès la fin du XIX^e siècle. Au moment de l'arrivée du train à Lille, le site s'impose pour l'aménagement d'une gare terminus.



L'établissement de la gare constituait néanmoins une nouvelle frange infrastructurelle, qui incarnait une véritable limite entre le centre historique et les faubourgs de Lille. Dans le cadre de l'arrivée du TGV et de la construction du tunnel sous la Manche, les débats sur l'avenir du site se sont à nouveau intensifiés.

La stratégie définie pour le développement du territoire reposait dès lors sur plusieurs ambitions parmi lesquelles la volonté de recoudre la ville-centre à ses faubourgs. La frange a dès lors été assumée et aménagée afin de constituer une transition entre les deux composantes urbaines. Cette position a notamment guidée l'aménagement de la gare Lille Europe qui n'a pas été enterrée comme cela se pratiquait alors, mais a fait l'objet d'une sur-élévation, et a été dotée d'une façade traversante et de passages piétonniers afin de devenir une véritable artère urbaine « *performante en tant que connecteur* ».

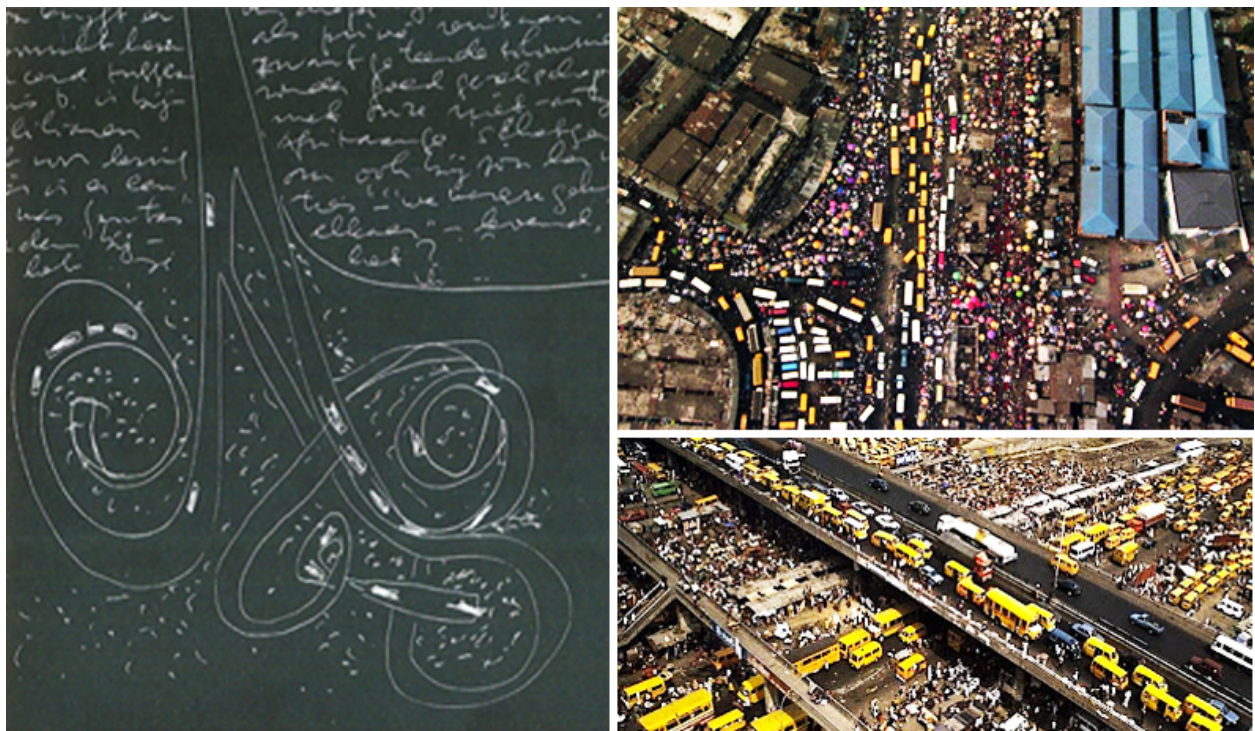


A une grande échelle, le quartier entier d'Euralille a été pensé dans son ensemble pour constituer une nouvelle interface, valorisée par les nouveaux aménagements, sur un site qui formait anciennement une marge de la ville et une frontière avec les faubourgs. Cependant, ce territoire, qui a la prétention de constituer une nouvelle centralité demeure faiblement approprié et les projets d'aménagement futurs concentrent une grande partie de leur efforts dans la mise en place de dispositifs dynamisants : événements, intensification des offres de services, mixité fonctionnelle.

3 - EXEMPLE INFRASTRUCTUREL : L'ÉCHANGEUR D'OSHODI, UNE FRANGE FONCTIONNELLE.

Après l'indépendance du Nigeria dans les années 1970, Lagos a connu la mise en place de nouvelles infrastructures de transport monofonctionnelles, alors symboles de modernité et de développement. Elles visaient à répondre aux besoins en terme de fluidification du trafic automobile. C'est dans ce contexte que fut entrepris la construction d'un grand échangeur moderne au centre du quartier de Oshodi, situé en périphérie de Lagos. Cette bretelle d'autoroute aérienne partiellement achevée est située à l'intersection de la rocade d'Appas Oworonski et du cul de sac de la voie express nord-sud de la ville, Agege Road et marqué par la présence d'une voie de chemin de fer désaffectée. Ce site constitue encore aujourd'hui de part son étendue une rupture tant formelle que fonctionnelle dans le tissu urbain avoisinant.

En l'absence de contrôle et de planification depuis lors, les usagers ont tiré profit du fort potentiel qu'offrait ce lieu en termes de dessertes locale, métropolitaine et internationale (proximité avec l'aéroport international) ainsi que de la disponibilité spatiale, permise par les vides constitutifs de la surélévation de l'échangeur. Dans ce « vide utile » comme le décrit Dominique Perrault, qu'il soit vertical ou horizontal, il s'est installé un marché informel, en réalité une nouvelle « ville-marché ». Il s'agit d'une sorte de « ville entreprise » soumise aux seules lois du marché qui a par ailleurs transformé l'infrastructure. D'une manière générale, Lagos est en mutation permanente, en développement constant, et c'est ce processus qui est la raison de survie de ses habitants.



Depuis sa mise en place et en l'absence de programme d'urbanisme, de norme, la population évolue au gré de ses besoins sans être contrainte par un type de modèle urbain. Les aménageurs des années 70 avaient conçu cette infrastructure de transport comme étant l'une des plus dense en terme de circulation. Cependant, de nos jours il est l'un des plus dense en terme de stagnation, de coexistences et de confrontations d'usages. Selon Rem Koolhaas, cela n'est pas une coïncidence, « puisque l'organisation peut aller en avant ou en arrière, et même s'il y a recul, il peut permettre aux habitants d'improviser tout en conservant une forme de dépendance face au modèle initial »⁶. Le modèle générique sur lequel était conçue l'infrastructure a permis sa métamorphose, son renversement. La frange devient fonctionnelle et revêt une dimension positive pour les quartiers avoisinant ainsi que pour l'ensemble de la métropole à travers la multitude d'usages qui s'y rattachent. Se lie donc une relation étroite d'interdépendance entre ce qui est planifié et ce qui ne l'est pas, entre la dimension physique de l'infrastructure et la multitude d'usages qu'elle peut potentiellement accueillir. Pour Rem Koolhaas, Lagos et le marché d'Oshodi sont « l'avant-garde de la modernité mondialisante », et peut être la situation future de grandes métropoles du nord. « Il s'agit d'une forme extrême de modernisation » où la réinvention du rôle de la frange se fait par le bas et non plus par le haut, bousculant ainsi les schémas d'acteurs.

4 - EXEMPLE A L'ECHELLE DU QUARTIER AUBERVILLIERS FLANDRE, LA FRANGE EN CONTEXTE DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le contexte du renouvellement urbain : des franges dans des franges

Situés dans le nord est parisien, autour de la rue d'Aubervilliers formant la limite entre le 18^{ème} et le 19^{ème} arrondissements, deux opérations de reconversion ont attiré notre attention sur la définition de la frange à l'échelle du quartier : la reconversion du service municipal des pompes funèbres et celle du site du chantier du RER E. Toutes deux en effet ont un fort impact sur la vie des riverains, de part notamment la justification de leur traitement s'appuyant sur des revendications sociales.

Ces deux anciens équipements sont eux-mêmes situés dans des arrondissements souvent considérés comme les franges de la ville, marqués par l'industrialisation à la fin du 19^{ème} et ayant depuis la désindustrialisation en marge des politiques d'aménagement (d'autant plus dans le quartier Flandres Aubervilliers situé sur une limite administrative en deux arrondissements). Longtemps caractérisés par la présence d'emprises sans affectation particulière, ils font l'objet de politiques de renouvellement urbain à partir des années 1990. En effet, les Jardins d'Eole s'inscrivent dans le grand projet de renouvellement urbain (GPRU) du quartier Stalingrad.

⁶ OMA, traduit de *Lagos: infrastructure and improvisation*



Le jardin d'Eole : une frange aux affectations et regards évolutifs – du chantier fermé à l'appropriation par le loisir

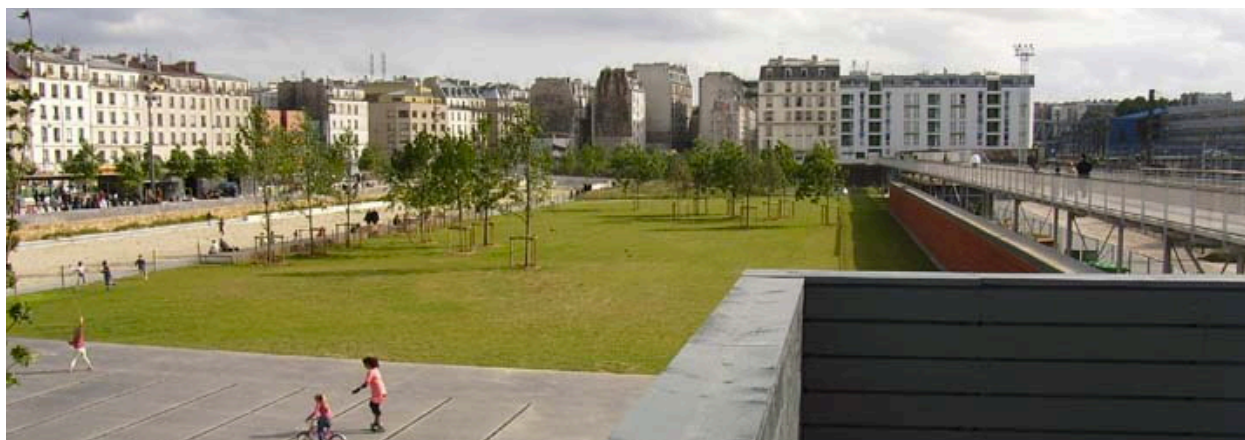
L'un des objectifs du GRPU vise à « investir les enclaves », par le traitement des îlots insalubres résidentiels (comme le passage Goix ou l'îlot Caillé) mais aussi par la réhabilitation de sites comme celui de la Cour du Maroc en « jardin pour tous ».

La morphogénèse et les fonctions successives qu'elle a connues permettent en partie de saisir l'épaisseur de cette frange et de comprendre les choix effectués dans sa reconversion, et notamment les partis pris paysagers. Livrés en 2007, les Jardins d'Eole tirent leur nom de la fonction antérieure de ce site de quatre hectares : le chantier du RER E, lui-même situé sur ancienne gare de marchandises, dont l'activité a cessé en 1992. Bien que le site reste classé au Plan d'occupation des sols en 1989 en zone UN (zone ferroviaire), cela n'empêche pas les riverains de rêver à une autre occupation du site dans un quartier marqué par une forte carence en espaces verts. Rêverie, imagination permise par le caractère même de la frange et sa mutabilité.

Les jardins d'Eole ont en effet pour origine une revendication populaire. L'ouverture des Jardins d'Eole, en Mai 2007, est l'aboutissement de dix années de mobilisation des habitants du quartier auprès de la municipalité. Si la mobilisation des riverains a été telle, c'est qu'ils « habitaient » de façon informelle déjà ce terrain avant qu'il ne soit reconverti en espace vert. Pendant quinze ans en effet, les habitants du quartier Flandres-Aubervilliers occupaient régulièrement cette friche, en y installant, de manière sauvage, fêtes, banquets et bacs à sable (un cirque électrique y avait même été installé entre 2003 et 2005).

Néanmoins les jardins d'Eole, du fait de leur héritage industriel et des fonctions successives s'étant tenus sur le site, ne font pas que répondre à une demande sociale en espaces verts et assument les traces du passé dans leur aménagement. De plus, il traite de l'intégration de la frange dans son aménagement dans la vie du quartier, notamment par la création d'une passerelle dans le jardin permettant de relier des rues qui ne l'étaient pas auparavant (rue d'Aubervilliers et rue Riquet) et de créer une autre forme d'accessibilité avec une partie des Jardins accessibles 24/24. D'espace de frange enclave, le parti pris de l'équipe de Michel Corajoud, avec l'aide d'un sociologue Isaac Joseph, a été d'intégrer le jardin au fonctionnement du quartier et de ménager les traces du passé via la linéarité et le mobilier urbain.

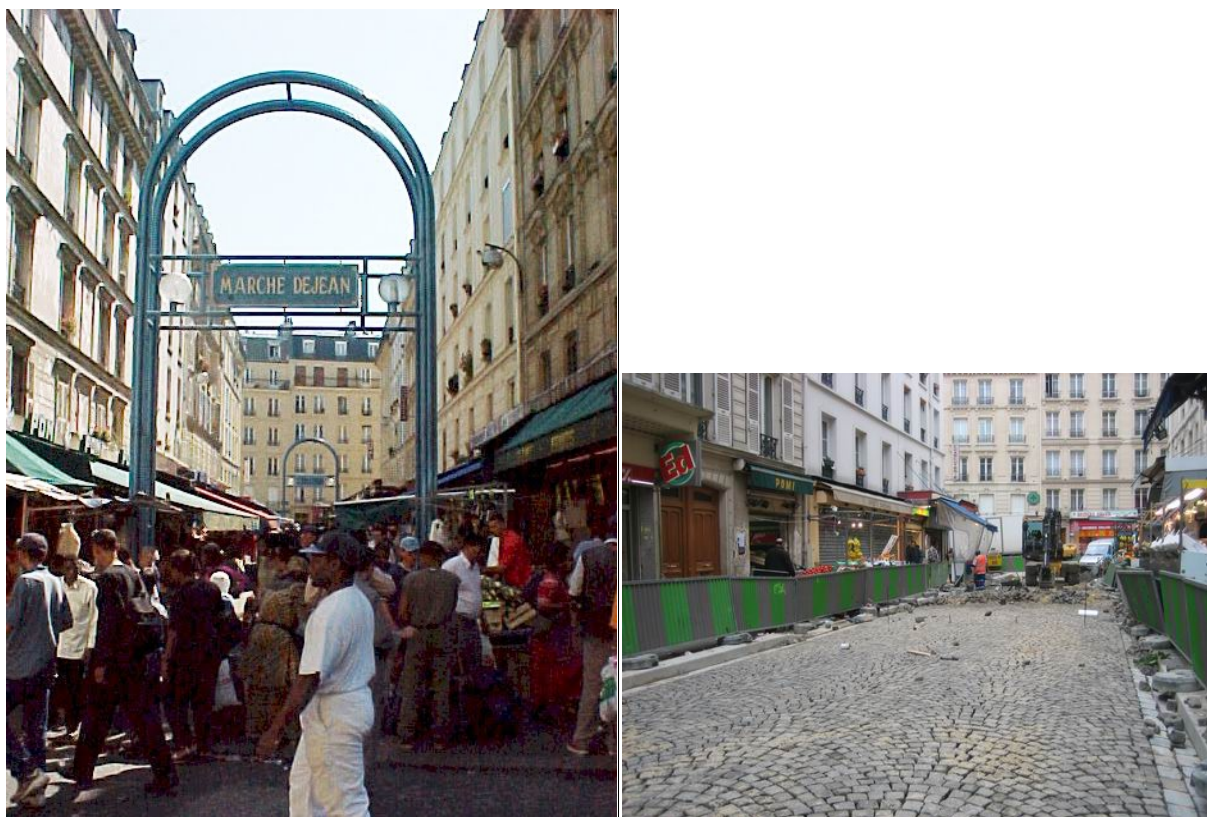
De la même génération que les Jardins d'Eole, le parc Marc Luther King ouvert en 2007 partage certain traits en commun avec celui-ci puisque lui aussi a fait l'objet de reconversion d'une frange, l'ancien site réservé pour les Jeux Olympiques 2012.



5. A L'ECHELLE DE LA RUE : LA RUE DEJEAN, UNE FRANGE CONNOTEE SOCIALEMENT

Comme d'autres grandes métropoles, Paris compte différents quartiers dont l'image se construit et se reconstruit autour d'activités commerciales en lien avec l'immigration. La rue Dejean se situe dans le quartier de Château Rouge, dans la Goutte d'Or très connoté socialement à Paris, notamment en terme d'immigration, et identifié aujourd'hui comme étant un « quartier africain ». L'étude menée par Marie Chabrol au cours de sa thèse⁷ montre la diversité des usagers et des pratiques qui s'y déploient et révèle des dynamiques urbaines invisibles au premier abord.

Il s'agit d'une frange sociale car malgré les évolutions en cours comme la hausse des prix de l'immobilier, l'image de Château-Rouge demeure celle d'un quartier populaire et d'une centralité commerciale africaine. L'image du quartier est associée à ceux qui le pratiquent et pourtant n'y résident pas. Malgré des nuances en fonction des heures, des jours, et des enquêtés, les marquages sociaux de ce lieu demeurent très majoritairement construits à partir des caractéristiques de ceux qui font usage des commerces africains et non des résidents.



⁷ De nouvelles formes de gentrification ? Dynamiques résidentielles et commerciales à Château-Rouge (Paris)

La rue Dejean est une petite rue, délimitée par des immeubles de type « rapport parisien », qui concentrent des commerces alimentaires en partie basse. Bien qu'officiellement cette rue ne soit pas un marché, elle a longtemps donné cette impression, du fait des étalages informels et des appels des vendeurs, mais aussi en tant qu'espace piétonnier. Elle a longtemps été délimitée par deux portiques bleus, marquant physiquement l'entrée et la sortie, sur lesquels était écrit « marché Dejean ». Cette rue est extrêmement fréquentée, surtout les fins de semaine. Aux boutiques ayant pignon sur rue, se greffent de nombreux vendeurs à la sauvette qui perturbaient le commerce dit « licite⁸»

La réaménagement de ce passage a débuté dès l'hiver 2005-2006. La rue a été refaite, pavée, avec des trottoirs très marqués. Les portiques qui marquaient physiquement l'espace marchand ont été retirés. La Semavip a acquis le café, qu'elle a transformé en un café social pour vieux migrants. La police passe de manière plus régulière qu'avant, entraînant des déplacements ponctuels des vendeurs à la sauvette dans les rues alentours. Toutes ces actions s'inscrivent dans la lignée des préconisations de l'agence Partenaires Développement en 2003 et 2004, après des années de dénonciations par les associations de riverains. Cependant, malgré la suppression des portiques, la rénovation de la chaussée, la réhabilitation des immeubles et l'amélioration de l'aspect extérieur des immeubles, le marché a gardé ses aspects très populaires, ses vendeurs à la sauvette. En outre l'intervention physique n'a pas altéré l'image comme l'activité qui marque l'identité du quartier.

8 L'expression provient d'un rapport de Partenaires Développement, réalisé en 2003 pour la mairie de Paris.

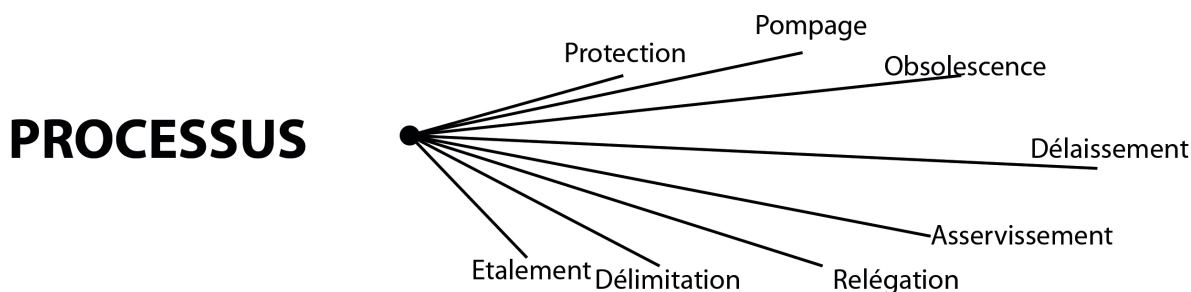
III. UNE GRILLE DE LECTURE EVOLUTIVE

Le travail de définition du phénomène de frange, en croisant des modèles théoriques et des situations existantes, peut selon nous être étoffé et complété par l'élaboration d'une grille de lecture, visant à conceptualiser la diversité des situations de frange. Cette grille de lecture, non exhaustive et évolutive, peut offrir un support à l'analyse des différentes situations de frange et plus généralement des processus à l'œuvre sur le site d'étude de Tamagawa.

La frange est à la fois une forme et un processus : elle est le reflet d'une évolution urbaine qui conduit à créer un seuil, un entre-deux. Interface entre deux espaces ou entités, elle peut prendre des formes diverses dans le temps et dans l'espace. En effet, autant l'empreinte physique, la perception de l'espace que son rôle, sa fonction ou ses usages en découlent ; donnant alors naissance à des enjeux d'aménagement bien que d'autres facteurs peuvent également intervenir, par exemple les éléments de contexte urbain, politique, social.

1- PROCESSUS

Si la frange est issue d'évolutions urbaines, sociales, environnementales, géographiques, technologiques ou bien économiques, la grille de lecture pourra permettre de discuter quelques processus qui conduisent à sa création et son émergence entre deux espaces.



Description des processus

Délimitation : La frange se crée lorsque deux espaces distincts se rencontrent, elle est la zone tampon qui marque la séparation stricte ou poreuse de deux entités (frontière administrative, lisière entre nature et ville, entre quartier résidentiel et quartier d'affaire, etc.).

Dépassement du front urbain : La frange est le résultat du déplacement du front urbain causée par la croissance urbaine (développement de la ville, augmentation démographique ou encore enrichissement économique). Le front urbain est entendu comme la limite morphologique, visible de l'espace bâti.

Protection : La frange est l'espace utilisé à des fins de protection. Elle prend forme autour d'une limite physique : espace bordant une infrastructure de protection militaire (enceinte, muraille) ou est laissé libre : espace de réserve pour protéger des risques naturels (espaces non construits en zone inondable), espaces de dégagement pour protéger des risques technologiques (espaces aux occupations strictement déterminées près d'industries lourdes, espaces de dégagement en prévision d'incendies).

Obsolescence : La frange est l'espace désuet du fait de la cessation d'une activité, d'un usage, d'une habitude ou des effets du progrès technique. Les évolutions majeures et rapides de nos sociétés accroissent l'obsolescence des espaces.

Délaissement : La frange est l'espace délaissé du fait de la décroissance urbaine que connaissent aujourd'hui certaines villes denses ou *shrinking cities* (Detroit, Tokyo, Manchester,...), leur désurbanisation est la conséquence d'une croissance urbaine globale et sélective.

Asservissement : La frange est le territoire servant qui accueille les fonctions non valorisantes (car bruyantes, polluantes,...) dont dépend un noyau urbain.

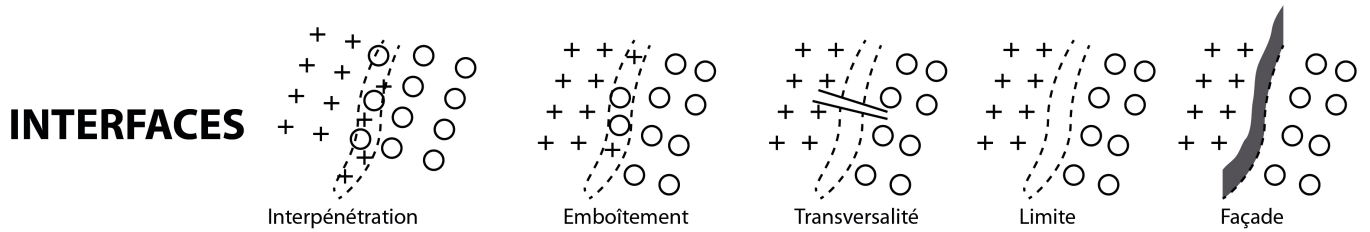
Pompage : La frange est un territoire vidé, en creux du fait de l'attraction et de la concentration des activités au centre. La frange est trop proche du centre pour pouvoir se développer et trop éloignée du centre pour participer au développement de celui-ci.

Relégation : La frange est mise à l'écart, rejetée, éloignée voire cachée par un autre espace qui cherche à n'être constitué que de fonctions prestigieuses. La relation de dépendance de la frange envers l'espace centrifuge n'est ici souvent peu réciproque.

2- INTERFACE - SEUIL MATERIEL ET SYMBOLIQUE ET ZONE TAMPON ?

« L'interface est une famille d'interspatialités, caractérisée par la mise en contact de deux espaces. Les interfaces les plus repérables sont celles où l'interpénétration entre les deux espaces est la plus faible, exemple des frontières matérialisées. Les interfaces moins immédiatement lisibles méritent autant, et peut être encore davantage d'intérêt : limites et échanges entre quartiers, entre aires de civilisation

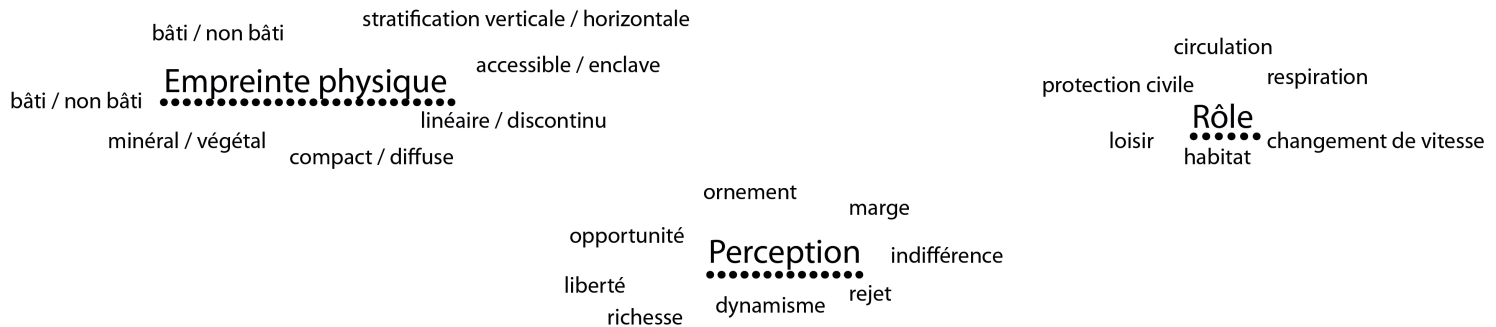
perméables l'une à l'autre en général, chaque fois que la limite en vient à constituer un espace propre »⁹



« plan ou ligne de contact entre deux systèmes ou deux ensembles distincts. (...) il s'y passe en général des phénomènes originaux ; échanges entre les deux parties ; de modification de l'une par l'autre, d'exploitation de la différence »¹⁰

3- SITUATIONS

SITUATION



4- ENJEUX D'AMENAGEMENT

La frange suscite des enjeux d'aménagement dont se saisissent de plus en plus les politiques publiques, considérée comme une réponse, un moyen ou un obstacle dans la gestion des phénomènes contemporains que nous avons identifiés.

⁹ LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Ed. Berin, p.552

¹⁰ BRUNET R, FERRAS R, THEYI H. Les mots de la géographie, dictionnaire critique. Ed. Reclus, p.282

Le concept de frange permet ainsi d'aborder plusieurs enjeux d'aménagement ; ceux-ci seront convoqués de manière différenciés selon la situation de frange, le type d'interface ou le processus à l'œuvre.

- **EFFACEMENT** / Rendre la ville poreuse et passante, en effaçant les coupures
- **VALORISATION** / Valoriser les espaces de « protection » ou inconstructibles en identifiant des possibilités d'aménagement ; S'appuyer sur les franges pour valoriser un espace de la ville dans une perspective d'ornementation
- **RESILIENCE** / S'adapter à la mutabilité et à la flexibilité des espaces et laisser des espaces informels pour favoriser le développement d'usages créatifs / évolutifs
- **PRESERVATION** / Préserver les franges naturelles ou agricoles ou sauvegarder certaines franges dans un objectif de « patrimonialisation »
- **INTEGRATION** / Réintégrer les espaces délaissés ou marginalisés dans la ville ; Conserver de l'urbanité aux espaces délaissés, rejetés

A la pluralité des enjeux correspond une pluralité des réponses possibles aux « franges » qui peuvent varier selon plusieurs critères : les contextes urbains, les priorités des politiques d'aménagement, les pratiques et usages établis...

CONCLUSION

De ce travail, nous retirons :

1. Une définition qui repose sur des termes à questionner à l'occasion du travail de terrain
2. Des références tirées de situations urbaines diverses permettant d'éclairer, de mesurer les spécificités des enjeux du territoire d'étude
3. Une grille qui constitue une clé de lecture pour comprendre d'une part les situations de frange et plus globalement les phénomènes à l'œuvre dans la métropole tokyoïte
4. Des enjeux à portée plus prescriptive qui doivent nous interpeller dans notre diagnostic du territoire et enrichir notre réflexion