

Master en architecture à finalité spécialisée

TFE « En et Sur L'architecture ».

**Dimension : PATRIMOINE HERITE.**

Dossier de recherche théorique

**La réhabilitation d'une friche ferroviaire pour l'inclusion sociale**

Akar Marie-Jo

Expert : Mr Pierre VANDERSTRAETEN  
Co-promoteurs : Mr Christophe GILLIS  
Mr David VANDENBROUCKE  
Mr Andrea ANSELMO

---

Année académique 2021-2022



## REMERCIEMENTS

*Ce mémoire n'aurait pas été possible sans la participation de certaines personnes à qui je suis reconnaissante.*

*Je tiens tout d'abord à remercier mes co-promoteurs, Messieurs Gillis et Vandenbroucke et l'assistant Anselmo pour leur suivi durant cette année, ainsi que mon co-promoteur expert Monsieur Vanderstraaten pour sa disponibilité et son regard critique sur le développement de ce travail.*

*E remercie également ma famille et mes proches pour leur présence et leur soutien pendant ces quelques mois et tout au long de mes études en architecture.*



## TABLE DES MATIERES

<b>PREFACE.....</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>10</b>
<b>ETAT DE L'ART.....</b>	<b>12</b>
<b>METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....</b>	<b>14</b>
<b>LES ENJEUX DU QUARTIER DE MAR MIKHAEL AUJOURD'HUI .....</b>	<b>16</b>
<b>PARTIE A. THEORIE.....</b>	<b>18</b>
<b>CHAPITRE 1. LA FRICHE, RESULTAT D'UNE EVOLUTION URBAINE.....</b>	<b>18</b>
1.1 ORIGINES DE LA NOTION DE 'FRICHE URBAINE' .....	18
1.2 PROCESSUS D'APPARITION DES FRICHES .....	19
1.3 TYPES DE FRICHES URBAINES.....	20
1.4 FONCTION DES FRICHES EN VILLE.....	21
1.5 LA FRICHE FERROVIAIRE.....	22
1.6 SYNTHESE ET ENSEIGNEMENT .....	26
<b>CHAPITRE 2. L'INCLUSION SOCIALE PAR LA PARTICIPATION CITOYENNE.....</b>	<b>28</b>
2.1 ORIGINE DU TERME 'INCLUSION SOCIALE' .....	28
2.2 LA VILLE INCLUSIVE, UNE PROBLEMATIQUE GLOBALE .....	30
2.3 L'EXCLUSION .....	30
2.4 LE POLYCENTRISME.....	32
2.5 LEVIERS DE L'INCLUSION.....	34
2.6 HIGH LINE, NEW YORK .....	38
2.7 SYNTHESE ET ENSEIGNEMENT .....	42
<b>CHAPITRE 3. LA REGENERATION DE LA FRICHE PAR ET POUR L'INCLUSION SOCIALE.....</b>	<b>44</b>
3.1 RENOVATION URBAINE PAR LA RECONVERSION DES FRICHES .....	44
3.3 POLITIQUE D'AMENAGEMENT D'UN TERRITOIRE : LE GREATER DOWNTOWN DE DETROIT .....	51
3.4 POLITIQUE D'AMENAGEMENT D'UN SITE : LE PROJET DARWIN A BORDEAUX .....	52
3.5 SYNTHESE ET ENSEIGNEMENT .....	56
<b>CHAPITRE 4. CONCLUSION THEORIQUE : UNE INCLUSION A TRAVERS LA FRICHE FERROVIAIRE.....</b>	<b>57</b>

<b>PARTIE B. CAS D'ETUDE.....</b>	<b>60</b>
<b>CHAPITRE I. L'INCLUSION COMME OUTIL DE REHABILITATION DE LA FRICHE : LE QUARTIER DE MAR MIKHAEL .....</b>	<b>60</b>
1. EVOLUTION DE LA VILLE DE BEYROUTH .....	60
2. DELIMITATION DU QUARTIER DE MAR MIKHAEL .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3. EVOLUTION DU QUARTIER DE MAR MIKHAEL .....	62
4. ESPRIT DES LIEUX FACE A LA MUTATION .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5. LA STATION DE TRAINS DE MAR MIKHAEL.....	64
6. INTERVENTION .....	68
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>71</b>

**ABSTRACT**

Dans une actualité où les villes subissent de nombreuses mutations selon leurs développements économique et territorial, la multiplication d'espaces en friches paraît comme une opportunité pour agir en faveur de l'inclusion sociale. Le sujet traite deux grandes thématiques, celles de la réhabilitation de friches urbaines et celle de l'inclusion sociale. L'objectif est d'étudier les politiques d'aménagement urbain mises en place dans quelques villes, vis-à-vis des besoins et des aspirations de leurs habitants, pour en tirer des outils qui pourraient être employés sur toute friche urbaine. Ces conclusions serviront à agir sur le cas d'étude qui portera sur la ville de Beyrouth, au Liban, dans laquelle les changements économiques et morphologiques du tissu urbain des quartiers anciens entraînent la destruction de l'équilibre social existant dans la ville. Le quartier de Mar Mikhael, étant à forte mixité et ayant subi de nombreuses mutations depuis son apparition, fera l'objet d'étude avec la friche ferroviaire de l'ancienne station de train. Cette dernière, d'une surface importante par rapports aux parcelles avoisinantes, crée une sorte de coupure entre les différentes parties de la ville qui l'entoure, tant au niveau fonctionnel qu'au niveau social.

Mots clés :

Friche ferroviaire – Friche urbaine – Intégration sociale – Participation de l'utilisateur – Patrimoine architectural – Reconversion de site.



## PREFACE

Étant originaire du Liban et ayant vécu presque toute ma vie au sein de ce pays témoin d'instabilité physique – suite aux démolitions et reconstructions qu'il subit depuis la guerre civile en 1975 – économique et sociale, la notion de lieux en transition et transformation m'a toujours attiré l'attention. Sa capitale Beyrouth est « une ville de paradoxes et de paradigmes, de différentes réalités qui se rencontrent et se séparent », le disait Jean-Marc Bonfils. De plus, depuis mon enfance, je vois certains lieux que je fréquentais souvent avec mes amis disparaître petit à petit, laissant derrière eux des espaces abandonnés, sans fonction précise, et le plus souvent non accessibles. C'était un phénomène en quelque sorte frustrant car avec le manque d'espaces publics accessibles à Beyrouth – qui appartiennent aujourd'hui à l'Etat et sont laissés à l'abandon –, le potentiel était clairement présent mais le manque d'organisation de la part des pouvoirs publics régnait. La résilience de cette ville donne naissance à une génération nostalgique d'après-guerre qui essaye de consolider l'identité culturelle libanaise.

Au cours de mon cursus universitaire, je me suis alors questionnée sur l'impact sociétal de l'architecture et le rôle de cette dernière dans la réponse à des intérêts communs. Le sujet ne se limite pas au Liban mais plutôt à tout pays témoin de régénérations, qu'elles soient physiques, économiques ou sociétales. Dans cette perspective, je décide d'approfondir mes recherches par le biais de ce travail de fin d'étude, plus précisément par la réaffectation d'une friche ferroviaire.



## INTRODUCTION

« La diversité c'est être invité à la fête ; l'inclusion c'est être invité à danser », dit Verna Myers. Aujourd'hui, avec les taux d'inégalités et d'exclusion sociales croissants, un des principes les plus emblématiques dans la société s'avère être celui de l'inclusion sociale. Cette dernière devient la préoccupation principale de nombreuses formes d'intervention en ville, allant d'une échelle micro à une échelle macro. Sur ce, la présence de territoires non exploités est une opportunité d'agir.

L'abondance de ces espaces délaissés dans des villes saturées devient de plus en plus surprenante. Fruits de l'abandon, du mépris ou d'une certaine volonté, ces espaces donnent naissance à la notion de « friche ». Leurs proximité et centralité urbaines en font des zones d'intervention propices à l'inclusion. La réaffectation de tels lieux par une programmation mixte et attractive au sein d'un quartier pourrait en faire un support de l'inclusion sociale.

Certaines questions se posent alors : quels moteurs orienteraient la réhabilitation d'une friche urbaine en vue de générer l'inclusion sociale ? Cette dernière peut-elle être soutenue par une intervention sur un espace en friche ?

Fortement bouleversé par de nombreux conflits, le Liban voit sa capitale se transformer constamment, et dans laquelle des lieux auparavant vibrants se convertissent en friches. L'objectif de ce TFE est d'explorer la capacité d'une friche ferroviaire à être un support de l'inclusion sociale. Le travail aborde le sujet par trois parties principales. Les deux premières expliquent respectivement la provenance des friches ainsi que le besoin et une des formes de l'inclusion sociale en ville. La troisième combine la réhabilitation des friches urbaines et le potentiel social que cette dernière génère. Enfin, une option d'intervention est proposée sur l'ancienne station de trains au cœur de Beyrouth.



## ETAT DE L'ART

En réponse à la croissance urbaine exponentielle des années 1970, l'Italie et l'Allemagne lancent des mouvements isolés visant à '*refaire la ville sur la ville*' et se matérialisant par '*des bâtiments qui se transforment, des vides qui se remplissent*' (Declève, 2004). « Les friches sont alors caractérisées par des trajectoires de mutation hétérogènes aux cours desquelles se juxtaposent et se heurtent des enjeux économiques, politiques, environnementaux, patrimoniaux ou encore culturels » (Ambrisono et Andres, 2008). La requalification de ces lieux est souvent culturelle, dont l'opération de revitalisation s'inscrit dans une architecture existante pour la conservation de son patrimoine.

Elizabeth Auclair relève des éléments récurrents dans les processus de requalification d'un tissu industriel, dont l'articulation entre trois temporalités – le passé, le présent et le futur – qui est réalisée par le contraste entre le patrimoine et la nouvelle programmation ; cette dernière vise souvent des formes contemporaines et répond aux enjeux actuels de la société. La transformation des friches s'avère alors comme une opportunité foncière à saisir : « Le travail des EPF d'État consiste à faciliter l'émergence d'un projet en portant le foncier, en le dépolluant si nécessaire et en le cédant à la commune ou à un opérateur. » (Les établissements fonciers d'État, *epfif.fr*, 2016). Dans cette logique de recyclage urbain, les friches sont vues comme de futurs terrains à construire présentant toutefois des contraintes techniques, notamment en termes de coûts de dépollution des sols – et financières.

Par ailleurs, la notion d'inclusion sociale est assez récente : « à partir des années 1990 au niveau européen, puis dans les années 2000 au niveau français, le terme a été progressivement utilisé dans les milieux scientifiques et professionnels impliqués dans les revendications des politiques éducatives » (Plaisance, 2020). Petit à petit, elle s'intègre dans la conception architecturale et devient au cœur des projets urbains. Des processus participatifs se répandent pour penser la ville pour ses habitants.

Enfin, au cours de ces 30 dernières années, la montée en puissance de la conception des arts et de la culture comme vecteur de développement territorial est observée dans de nombreux documents internationaux. Des instances comme l'UNESCO, le Conseil de l'Europe et l'OCDE jouent un rôle majeur dans la diffusion de ce concept.



## METHODOLOGIE DE RECHERCHE

Le travail de recherche est basé sur trois chapitres théoriques qui aboutissent au processus de réhabilitation d'une friche ferroviaire pour générer l'inclusion sociale, pour ensuite établir des outils d'intervention qui pourraient être utilisés sur toute friche. Et plusieurs visites de site du cas d'étude ont eu lieu, lors de ma présence à Beyrouth, pour me familiariser avec le territoire et pour ensuite réaliser des relevés aidant mon projet de fin d'étude.

Pour commencer, un aperçu sur la notion de friche urbaine et l'origine du terme seront établis, touchant ainsi aux divers déséquilibres qui pourraient engendrer un tel état urbain. Ces derniers mènent à l'apparition d'une friche spontanée, dite 'subie' – résultant d'une évolution du système de la production ou du changement des dynamiques économiques, sociales et spatiales, qualifiant ainsi les lieux concernés comme friches du déclin et de la déprise – ou d'une friche intentionnelle, dite 'instrumentalisée', ayant un but spéculatif. Ensuite, la friche ferroviaire est abordée plus précisément, étant l'objet principal de l'étude. L'observation des besoins et des potentiels d'un lieu est nécessaire avant d'aborder le processus de transformation, couplé à la notion de l'inclusion sociale ; elle est mise en jeu dès le stade de la création de l'aménagement urbain grâce à un processus de conception dit participatif.

Ensuite, l'observation de quelques exemples de politiques d'aménagement des territoires de différentes villes, notamment en France et aux Etats-Unis, serviront à comprendre les modes de réhabilitation des friches urbaines, qui peuvent être qualifiées de tiers-lieux. Ainsi, l'exemple de High Line à New York parcourra la planification et l'appropriation de l'espace selon les besoins de la population, pour passer d'une friche ferroviaire à un espace collectif. L'étude de ces cas et la compréhension des politiques d'aménagement urbain mises en place permettront d'établir des principes qui serviront comme base des projets de réhabilitation de friches urbaines en faveur de l'inclusion sociale dans un quartier en ville.

Enfin, ces recherches mèneront à l'approfondissement du mode de réhabilitation d'une friche ferroviaire à Beyrouth, dans le quartier de Mar Mikhael ; ce dernier, étant un lieu propice au renouvellement social et à multiples mutations, se qualifie de 'porte d'entrée' à la capitale du pays, faisant de lui un important espace de transition. Ainsi, l'ancienne station de trains deviendrait un lieu de liaisons favorisant l'inclusion sociale en créant de nouvelles opportunités à la ville et en répondant aux besoins de ses habitants.



## LES ENJEUX DU QUARTIER DE MAR MIKHAEL AUJOURD'HUI

« Beyrouth sept fois détruite et sept fois reconstruite, Beyrouth mille fois morte et mille fois revécue » Nadia Tueni.

La ville de Beyrouth, toutefois saturée de constructions, présente de nombreux espaces en état de friche, éparpillés dans le paysage urbain. Ces lieux sont le résultat de multiples mutations ayant touché cette capitale. Les expansions de la ville commencent depuis la seconde moitié du XIXe siècle, avec son développement économique déclenché par l'expansion de son port sur la Méditerranée, permettant ainsi d'établir des transitions entre l'Europe et la Syrie.

Mar Mikhael, un des quartiers les plus distinctifs de Beyrouth, est un des rares coins de la ville qui a su conserver son caractère authentique. N'étant pas au centre de Beyrouth, il est tout de même souvent qualifié de « porte de la capitale », et ce grâce à sa forte attractivité. De plus, il est l'exemple le plus récent étant témoin de la notion de gentrification, qui est de plus en plus importante avec le développement géographique inégal accompagné du concept d'exclusion sociale dans un quartier témoin d'un cycle général de mutation rapide et de gentrification qui transforme la ville. Il favorise alors la dominance d'une certaine classe sociale et touche aussi l'architecture, voire l'identité de la société. Ceci entraîne la détérioration du tissu urbain et la mise en danger de communautés depuis longtemps fondées.

Aujourd'hui, la ville de Beyrouth compte un taux élevé de chômage, de lieux en friche et de disparités sociales. La zone de Mar Mikhael et ses alentours – le quartier de Bourj Hammoud et le port de Beyrouth – est connue pour la fabrication textile. Cette dernière a diminué dans la région avec le manque d'infrastructures adaptées et le grand nombre d'ateliers abandonnés suite à la montée des géants industriels.

Par ailleurs, la conscience sociale et l'intégration des individus dans la société est une notion cruciale dans le réaménagement des villes. A Beyrouth, avec l'espace urbain devenu impersonnel après la guerre civile (1975-1990) – vu qu'il n'appartenait plus vraiment à ses citoyens, suite à la reconstruction qui déclenche l'exclusion sociale, tout comme les vestiges et les lieux historiques auxquels l'accès est restreint au public – les habitants se réapproprient leur ville pour reprendre les espaces qui sont de leur droit. Le 17 octobre 2019, les citoyens s'unissent pour former un immense mouvement révolutionnaire au centre-ville, non politisé,

contestant le régime politique et social corrompu régnant depuis plus de 30 ans. « Les gens ont soif de lieux de réunion, d'échanges, et non plus de pouvoir »<sup>1</sup>. Ce mouvement mène à la redécouverte du potentiel des trottoirs, des rues et surtout des espaces en friche dans la ville, renfermant une mémoire partagée et considérés comme des éléments clés de l'histoire culturelle. L'état d'abandon témoigne des dysfonctionnements urbains et sociaux de la ville ainsi que de l'absence de la gestion du patrimoine culturel libanais.

La station de trains de Mar Mikhael est positionnée stratégiquement dans la ville – étant le nœud entre une zone résidentielle concentrée en fonctions publiques et une autre industrielle et riche en savoir-faire – et elle renferme un patrimoine architectural important. Par conséquent, l'intervention sur cette friche pour remédier aux fractures urbaines et sociales s'avère intéressante.

---

<sup>1</sup> Témoignage d'un manifestant libanais lors de la révolution d'octobre 2019, tiré de l'article « Quand la jeunesse révoltée ressuscite les lieux cultes de Beyrouth » rédigé par Caroline Hayek et Julie Kebbi, publié sur la plateforme l'Orient Le Jour,

## PARTIE A. THEORIE

### CHAPITRE 1. LA FRICHE, RESULTAT D'UNE EVOLUTION URBAINE

Résultats de l'urbanisation extensive d'après-guerre, des déséquilibres urbains apparaissent dans de nombreuses villes, se manifestant par l'étalement résidentiel, la ségrégation socio-spatiale et l'augmentation excessive de la mobilité individuelle. Ces déséquilibres d'origines multiples engendrent l'abandon de certaines zones dans la ville, étudiées en tant que *friches urbaines* et qui deviennent des enjeux majeurs de l'aménagement.

Ces dernières ont leur spécificités et fonctions en ville, et peuvent être d'origine « subie » voire naturelle, ou « instrumentalisée », dans une pensée spéculative. Plus encore, ces friches sont catégorisées en plusieurs types, et leur régénération comprend des obstacles et des enjeux dans la ville, qu'ils soient aux niveaux sociaux, culturels ou morphologiques.

#### 1.1 ORIGINES DE LA NOTION DE 'FRICHE URBAINE'

Relativement récent, le terme de « friche urbaine » n'apparaît qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle. Son étymologie provient d'un terme médiéval néerlandais « versch », ou « terre fraîche », désignant une jachère, ou terre agricole non cultivée. Petit à petit, ce mot s'impose en urbanisme pour décrire des terrains d'une certaine taille laissés à l'abandon. Ces derniers sont identifiés selon leur dimension, le temps de vacances ainsi que la nature du terrain. Ainsi, les friches résultent d'une situation de déséquilibre – provenant d'une inadéquation entre le potentiel d'emploi d'une terre et les activités qui s'y développent – et d'une durée continue sans investissements – ayant tendance à réduire significativement la valeur d'usage dans un avenir proche.

Vu la diversité des situations qui peuvent conduire à une situation de friche, cette dernière relève d'un caractère polysémique. C'est dans ce sens que le philosophe Gilles Clément définit la friche par sa polysémie relevant du « délaissé », suite à « l'abandon d'un terrain

anciennement exploité », tout comme de la « réserve », désignant un « lieu non exploité » dû au hasard ou à la difficulté d'accès<sup>2</sup>.

## 1.2 PROCESSUS D'APPARITION DES FRICHES

L'occupation d'un territoire est très influencée par les évolutions de la société, particulièrement au niveau des modes de transports et des innovations économiques.

A partir de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, pendant la période de la désindustrialisation<sup>3</sup>, les friches apparaissent en masse. Les systèmes de production ainsi que l'organisation socio-économique des villes sont alors remis en question. Parallèlement à cette crise, les espaces urbains sont touchés par de profondes transformations territoriales qui mènent à un étalement urbain dans les périphéries.

Une friche se distingue par les facteurs de son apparition, sa spatialité et sa temporalité. Elle peut être perçue comme ressource perdue ou future, selon un système de valeurs.

Deux processus de mutation sont identifiés, l'un menant à l'apparition d'une friche de manière subie et l'autre dans une visée plus spéculative, d'où la friche instrumentalisée.

### a. Friches subies

La friche subie « désigne des sites en état d'abandon total, exclus du circuit de l'urbain »<sup>4</sup>.

Elles résultent principalement des mutations des sociétés urbaines et rurales, couplées soit aux dynamiques économiques, sociales ou spatiales, soit à l'évolution des systèmes de production.

Ces friches sont qualifiées de *friches du déclin et de la déprise*. A partir des années 1970, l'augmentation et la modernisation de la productivité entraînent une diminution des exigences en surfaces de production, ce qui cause l'abandon de certains espaces ou encore leur délocalisation.

---

<sup>2</sup> Clément énonce ces principes dans son ouvrage, « Manifeste du Tiers Paysage » (2004).

<sup>3</sup> La désindustrialisation marque le passage de l'âge industriel, caractérisé par la prédominance des activités industrielles dans l'économie et dans la société, à l'âge hyper-industriel.

<sup>4</sup> Hypothèse lancée par l'association « Robin des villes », animée par des architectes, sociologues, artistes, urbanistes, habitants et autres. Leur objectif est d'améliorer le cadre de vie urbain en proposant un nouveau regard sur la ville par une démarche participative.

## b. Friches instrumentalisées

Dès la fin des années 1980, la friche, mieux connue, devient un instrument de communication et de négociation en ville. Elle illustre une opportunité foncière face à l'évolution de l'urbanisation découlant de l'étalement urbain. Des friches spéculatives se développent alors à proximité des agglomérations et des bourgs ruraux.

« La friche en projet est celle qui est instrumentalisée pour des réaffectations futures et qui deviendra la friche en vie, exploitée pour de nouvelles activités permanentes ou temporaires » (Perrin, 2017). D'ailleurs, ceci peut également être vrai pour une friche subie. Ce type de friches stratégiques devient un instrument de gestion marchande, comme dans le cas des friches voulues de la mise en jachère de la Politique Agricole Commune (PAC) : le but est de « désintensifier » les espaces de production, dont les équipements demandent de moins en moins de place avec l'avancement de la technologie.

## 1.3 TYPES DE FRICHES URBAINES

L'origine des friches ainsi que leur contexte permettent de comprendre les raisons de leur apparition, mais aussi de déterminer les potentiels de reconversion de ces friches. Une étude est réalisée pour établir une typologie de friches, se basant sur des entretiens qualitatifs avec des acteurs et des experts du sujet<sup>5</sup>.

La catégorisation d'une friche urbaine découle de l'affectation d'origine du territoire sur lequel elle se trouve, avant son abandon. Cependant, une classification stricte n'existe pas. Plusieurs types de friches sont alors définis. Un terrain désaffecté pourrait faire partie de deux types à la fois s'il a été sujet d'une mutation dans son affectation.

### a. Friches non polluées

Les friches non polluées sont généralement des friches agricoles, bien qu'elles puissent être bâties ou non. Différentes formes de ces friches se présentent. D'abord, les friches de déprise agricole. Ensuite, les friches agricoles spéculatives qui se trouvent souvent à proximité de zones urbaines. Puis, les friches agricoles d'attente concernant les parcelles dédiées à un projet urbain

---

<sup>5</sup> Document d'inventaire des friches pouvant être resituées à l'activité agricole et forestière, établi par la région des hauts de France en partenariat avec Modaal conseil et Blezaat consulting ou Ceresco.

ou économique tel que ZAC ET ZAE<sup>6</sup>. Enfin, les friches non agricoles qui sont des friches non bâties ou partiellement bâties. Elles comprennent les friches ferroviaires, industrielles, militaires, portuaires, commerciales, administratives et autres.

b. Friches polluées

Une relation existe entre les territoires fortement industrialisés et la pollution du sol, appelant alors à une action publique de prévention ou de cure. Cette pollution peut aussi provenir du cumul de déchets sauvages, indépendamment de l'activité antérieure du territoire. Les contaminants peuvent être organiques, chez les plantes, comme ils peuvent être inorganiques, trouvés dans le sol, tels que les métaux.

c. Friches dont le bâti a un potentiel de reconversion

Ce type de friche peut être agricole bâti – les bâtiments du site sont abandonnés après l'évolution des systèmes agricoles – ou bâti non agricole, pouvant être des bâtiments industriels, de bureaux ou de stockage, inoccupés suite à une désindustrialisation.

#### 1.4 FONCTION DES FRICHES EN VILLE

Les friches ont une triple fonction en ville. La première est économique : elle sous-entend la friche comme une réserve de foncier, notamment pour du logement, et un lieu d'absorption des eaux de pluie en ville vu que les espaces végétalisés servent de surfaces d'absorption en ville. La seconde est sociale, avec une demande de conservation et de restauration d'espaces verts de plus en plus croissante. La friche présente alors une opportunité de respiration en ville, de détente – des déséquilibres psychologiques engendrés par la détérioration accélérée de l'environnement peuvent être résolus par l'aspect naturel – de loisir, de culture, de refuge et de pédagogie. La dernière est environnementale. La friche offre un support pour abriter une biodiversité réduite en ville et peut participer à la protection de l'équilibre de l'écosystème urbain, tout en générant des espaces pour la faune urbaine.

Plus encore, les friches urbaines sont le fruit d'un processus de mutabilité urbaine, donc de mutations foncières, fonctionnelles ou aussi sociales. Elles présentent alors un potentiel de

---

<sup>6</sup> La ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) est une opération d'urbanisme publique en vue d'aménager des terrains à bâtir pour ensuite les céder à des usagers publics ou privés. La ZAE (Zone d'Activité Economique) est conçue pour mettre en place une offre foncière convenant à un tissu urbain présentant de fortes contraintes.

reconversion pour accentuer ces liens sociaux par le biais d'une injection de programmes répondant aux besoins des futurs usagers.

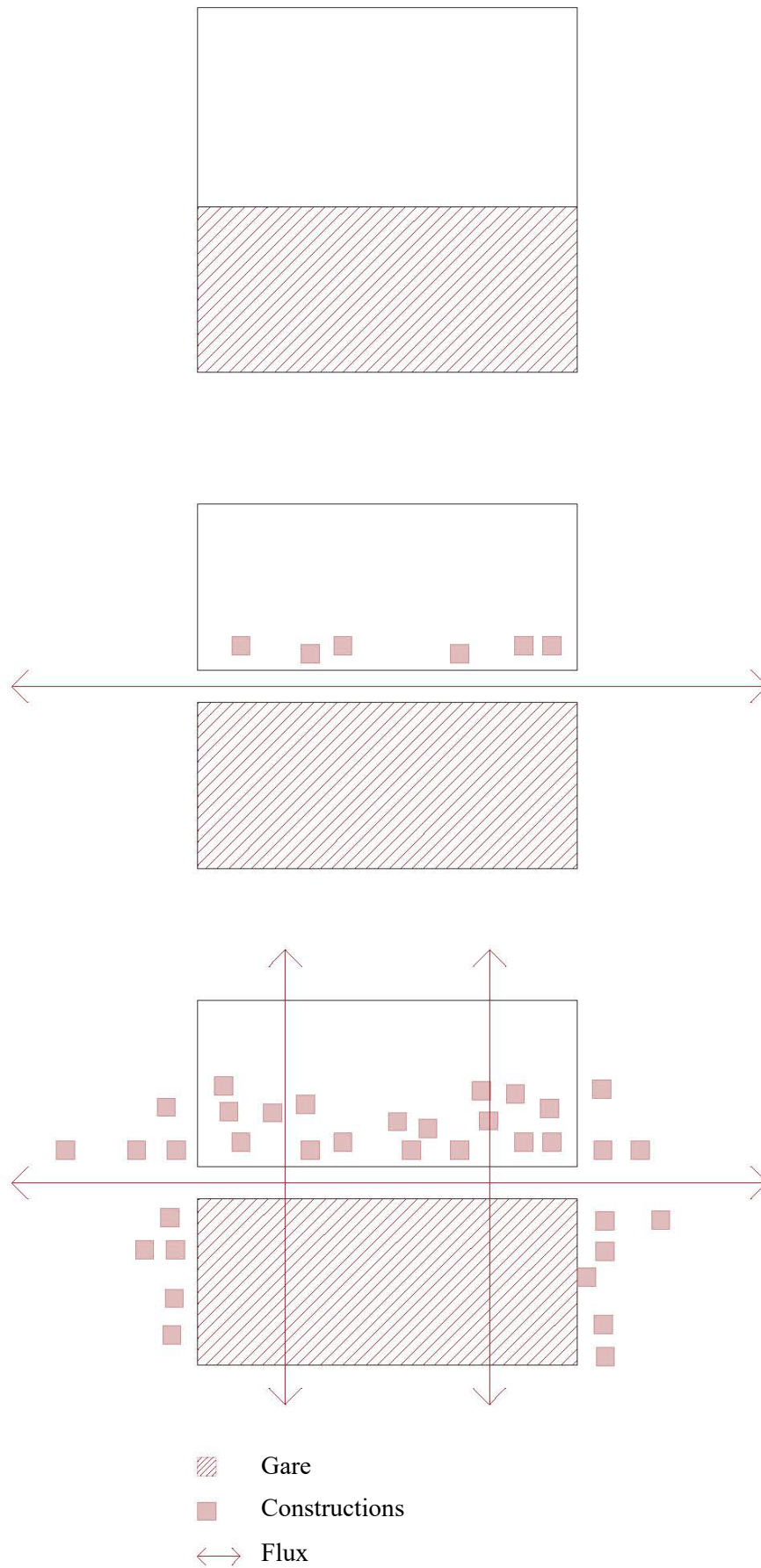
## 1.5 LA FRICHE FERROVIAIRE

Les compagnies ferroviaires sont parmi les plus importants propriétaires des sols urbains dans la plupart des pays européens. Et l'infrastructure ferroviaire représente un enjeu pour la ville, d'une part par son emplacement géographique, généralement au cœur de la ville, et d'une autre par la grande surface qu'elle occupe. En effet, l'étalement urbain fait des gares construites à partir de la fin du XIXe siècle des lieux à présent en plein centre des agglomérations (fig.1). A l'échelle du territoire, ce genre de lieu semble être un point de rencontre entre une micro-échelle, de quartier, et une macro-échelle de réseau national, constituant désormais un non-lieu (Smithson, 1996). L'idée en soit s'avère paradoxale vue que ce même lieu, à l'époque de son utilisation, singularisait très souvent son quartier.

Le patrimoine ferroviaire – tant foncier que bâti – ne se situant pas forcément à l'intérieur des agglomérations, dévoile souvent une typologie linéaire qui mène à des difficultés de franchissement ou à une coupure urbaine, ainsi peu favorable à l'urbanisation. Cette coupure est expliquée par l'emplacement de la gare par rapport à la ville. Deux emprises de gare se distinguent : la gare de banlieue et la gare centrale. La première ne permet pas le développement du quartier autour, contrairement à la deuxième qui voit ses rails participer au paysage urbain des villes. Par conséquent, l'enfrichement de ces espaces – accéléré par l'avènement de l'automobile et la modernisation de la ville – mène à une rupture des flux, urbain et sociaux, auparavant traversant.

Par ailleurs, les sols urbains occupés par ce type de patrimoine sont importants dans la plupart des pays européens : 4% de la surface totale aménagée en France (Coutellier, 2003), 2,6% de la surface totale aménagée en Allemagne (Defra, 2003) et 4,7% de la surface totale aménagée en Suisse (OFS, 2003).

Parmi les friches ferroviaires, certaines doivent leur nom aux anciens bâtiments de voyageurs, de fret ou de triage, abandonnés. Souvent, leur dimensions patrimoniale et symbolique en font l'objet de projets de réhabilitation permettant l'avènement de programmes culturels. D'autres sont victimes des évolutions technologiques, ce qui mène à la désaffectation d'importants secteurs. Certains besoins en surfaces diminuent, tels que le transport de marchandises :



*Fig. 1 : Développement de la ville autour de la gare (production personnelle)*

globalement, le transport de marchandise sur les rails diminue et les zones de déchargement sont réduites, libérant ainsi de nombreux terrains.

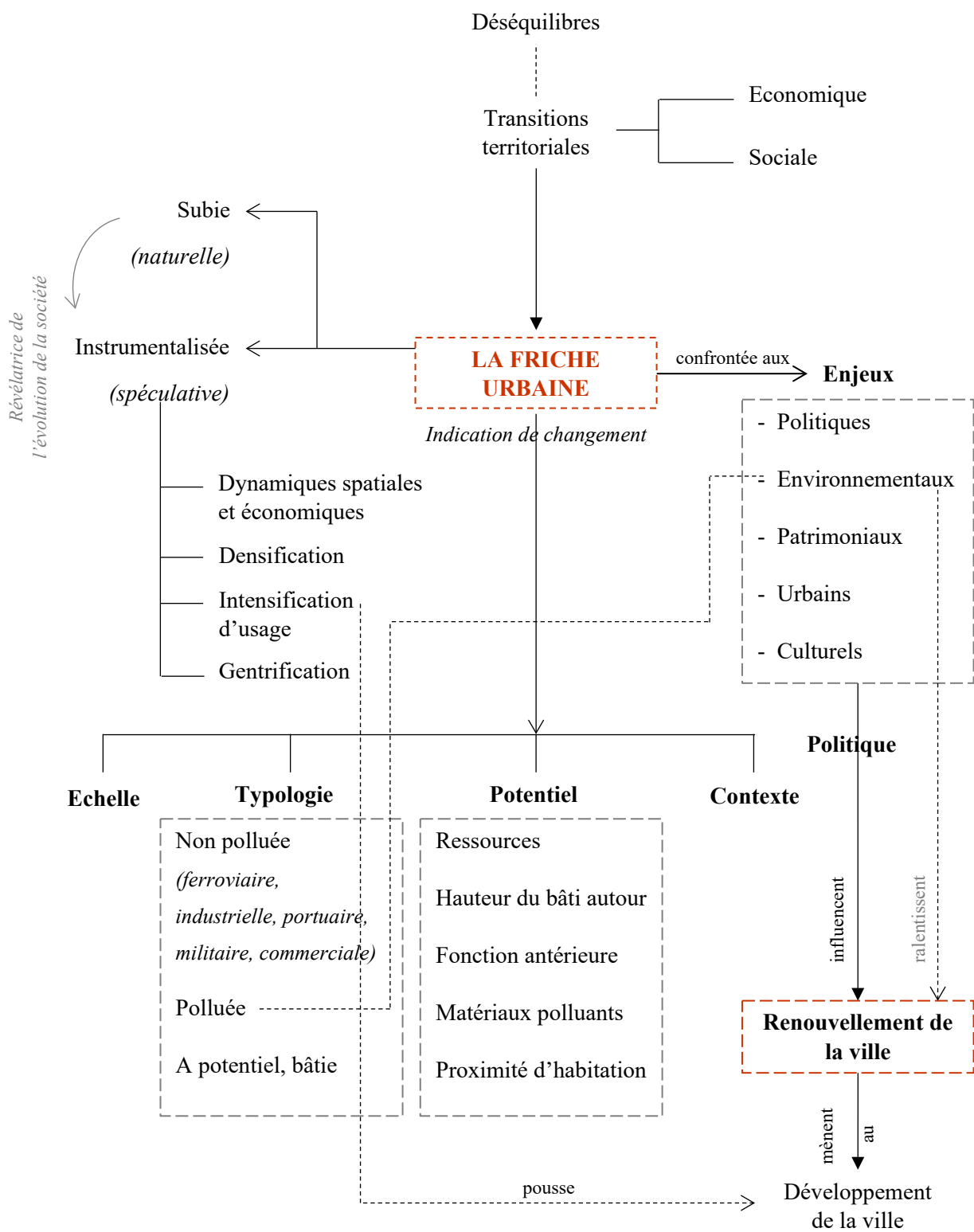


Fig. 2 : Schéma de synthèse – La friche urbaine, opportunité de renouvellement de la ville

## 1.6 SYNTHÈSE ET ENSEIGNEMENT

La friche, marqueur de la fin d'une territorialité précise, évoque la disparition de relations, ce qui la qualifie d'indicateur de changement, « du passage du passé au futur par un présent de crise » (Raffestin, 1997). La friche urbaine se manifeste alors comme le symptôme d'une transition territoriale, économique ou sociale entre une activité passée et une fonction contemporaine, adaptée aux besoins actuels et offrant un support à des enjeux politiques, environnementaux, patrimoniaux, urbains ou culturels en milieu urbain. Ceci la lie aux processus de renouvellement des villes.

Différents types de friches existent, et la transition des friches subies, ou naturelles, aux friches instrumentalisées, ou spéculatives, révèle l'évolution de la société contemporaine, impliquée dans la dématérialisation des systèmes de valeurs et dans la financiarisation et le bouleversement spatial de ses dynamiques. Aujourd'hui, l'intervention sur ces vastes lieux délaissés peut servir d'opportunité foncière face à l'étalement urbain qui se produit.

Pour tout type de friche, l'identification de son potentiel de reconversion s'appuie sur différents critères, principalement la hauteur du bâtiment existant, l'activité antérieure sur le territoire, la présence de matériaux polluants et la proximité immédiate et des quartiers environnants d'habitations. Souvent, l'emplacement géographique d'une friche et la mixité fonctionnelle qui l'entoure en font un lieu attractif, tant pour les intervenants économiques que pour les habitants, participant ainsi au développement de la dynamique économique du territoire.

Une opportunité de fabriquer la ville d'une nouvelle manière se présente alors face à une friche ferroviaire, vu son emplacement généralement attractif dans le développement des villes, qui peut être qualifiée de ressource urbaine. Par conséquent, le processus de gentrification, parfois vu comme une stratégie de revitalisation urbaine, risque fortement d'apparaître suite à la réhabilitation des friches. Elle participe à la transformation de la composition sociale d'un quartier ainsi qu'à ses espaces publics. Il faut cependant prendre en considération les contraintes telles que la dépollution des sols dans la conception de la reconversion de la friche, qui pourrait ralentir le processus de réhabilitation et augmenter les coûts des travaux. Le potentiel stratégique des telles friches réside dans leur densification ou leur intensification d'usage par le biais de divers outils aidant leur réaménagement, incitant alors la formation de nouveaux liens sociaux.



## CHAPITRE 2. L'INCLUSION SOCIALE PAR LA PARTICIPATION CITOYENNE

L'idée de « ville inclusive » devient de plus en plus courante aujourd'hui dans les volontés de conception, de planification et d'aménagement de la ville, mêlant une diversité d'acteurs de secteurs différents. Il est d'abord important de pouvoir identifier l'exclusion sociale afin de passer à l'inclusion. Et pour y arriver, plusieurs leviers sont mis en jeu : le travail, l'éducation, la collectivité, la solidarité et le logement. Plus encore, les tiers lieux tels que les friches, espaces de liens sociaux, favorisent les rencontres et la sociabilité en devenant des espaces publics, et ils gagneraient donc à être explorés.

Le cas de la reconversion de la High Line à New York illustre un processus participatif de conception qui a comme vision de générer l'inclusion : le contexte et les besoins des occupants sont pris en compte pour passer d'une friche ferroviaire à un territoire urbain reconquis.

### 2.1 ORIGINE DU TERME 'INCLUSION SOCIALE'

D'origine, le mot « inclusion » vient du latin *inclusio*, qui signifie emprisonnement. C'est à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle qu'il est employé au sens d'insérer un élément dans un ensemble. De ce fait, il comporte deux aspects, l'un ségrégatif – qui cloisonne – et l'autre intégrative, d'ouverture. Et le concept d'inclusion découle du monde anglo-saxon, en relation avec les mouvements des droits humains relatifs aux personnes handicapées.

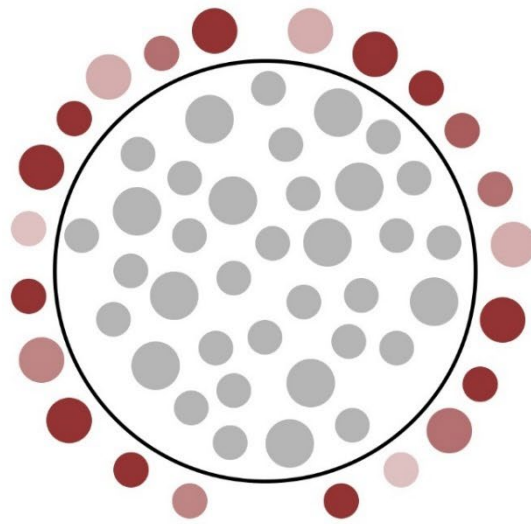
Toutefois, bien qu'elle soit définie différemment d'un pays à un autre, l'inclusion concerne globalement aujourd'hui une volonté positive de lier les processus d'insertion et d'intégration – sociale et économique – à la participation sociale, culturelle et civique des individus et des groupes sociaux. La Laidlaw Foundation<sup>7</sup> identifie cinq outils : « la reconnaissance valorisée, les opportunités de développement humain, l'implication et l'engagement, la proximité, le bien-être matériel ». (Bouquet, 2015).

« Tendre vers une société inclusive constitue le fondement même du développement social durable<sup>8</sup> ».

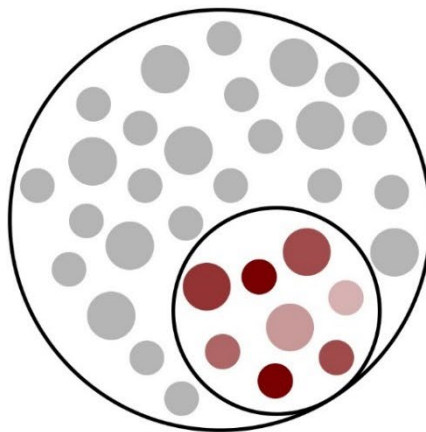
---

<sup>7</sup> Société canadienne qui supporte les jeunes affectés par la justice et l'éducation.

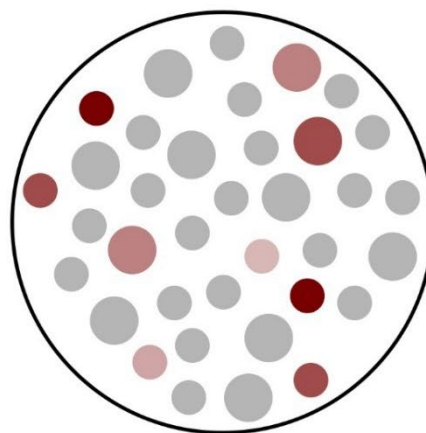
<sup>8</sup> Conférence internationale de l'éducation de l'Unesco, Genève, 2008.



Exclusion



Integration



Inclusion

- Un individu ou un petit groupe d'individus habitant un territoire donné
- Un individu ou un petit groupe d'individus arrivant dans un territoire donné

*Fig. 3 : De l'exclusion à l'inclusion (source : production personnelle)*

## 2.2 LA VILLE INCLUSIVE, UNE PROBLEMATIQUE GLOBALE

L'idée de « ville inclusive » devient de plus en plus courante aujourd'hui dans les volontés de conception, planification et aménagement de la ville. Elle concerne à la fois les représentants politiques, les professionnels, les chercheurs et les citoyens. Ce concept mêle l'inclusion des besoins, des désirs, de la solvabilité et des représentations des habitants dans la planification de la construction de la ville. Elle renvoie ainsi à l'idée d'inclusion sociale et à la « ville pour tous ». Ce concept est tant élargi qu'il n'y a pas un seul modèle de ville inclusive mais différentes villes inclusives et sur des territoires (Mattoug, 2017).

La conception de la ville inclusive traite surtout les groupes de personnes subissant des processus d'exclusion (fig. 3). Par conséquent, la problématique ce modèle de ville sollicite un retour sur les facteurs générateurs de l'exclusion dans la ville.

## 2.3 L'EXCLUSION

Partout dans le monde, sous l'impact des transformations globales, les zones urbaines subissent un accroissement d'inégalités soutenant les problématiques sociales et environnementales de l'exclusion urbaine ; d'où la nécessité de combattre cette progression. Elle est traduite par une rupture avec la vie sociale en général, et elle est surtout présente chez les populations qui souffrent d'une grande précarité<sup>9</sup>, d'un isolement ou encore d'un handicap.

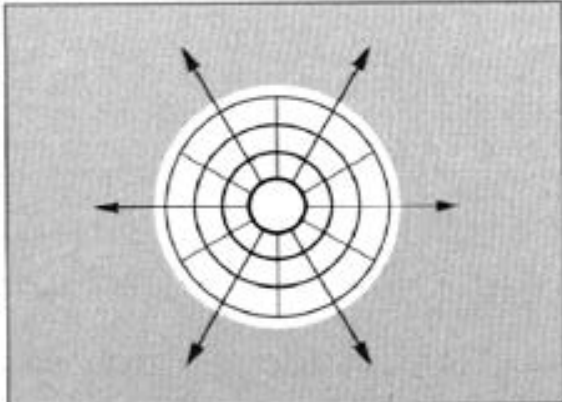
Cette précarité devient polymorphe, ne se limitant pas qu'à la question du logement, mais aussi à la paupérisation<sup>10</sup> – qui apparaît suite à un taux de chômage élevé et à une précarité économique – et aux accès aux services et aux commodités urbaines. Cependant, l'exclusion peut aussi être renforcée par des facteurs territoriaux qui apparaissent avec les espaces en friche, tels que des coupures sociales, physiques ou urbaines.

En réponse à l'exclusion, qui vient remplacer l'ancien paradigme des rapports de classe, l'inclusion est proposée comme résultat au problème d'éloignement vis-à-vis de la société. La globalisation, bien que positive par sa pensée, participe tout de même à la dislocation économique, à la fragilisation des emplois et à la fragmentation sociale. Aujourd'hui, par

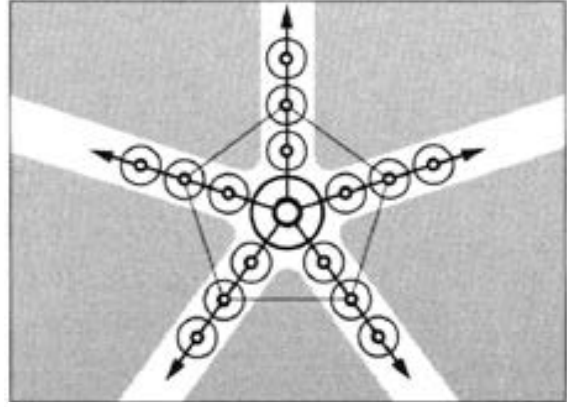
---

<sup>9</sup> La précarité est le manque d'une ou plusieurs des sécurités, particulièrement celles de l'emploi.

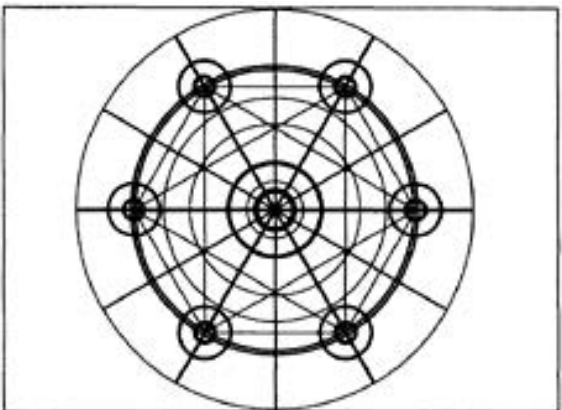
<sup>10</sup> La paupérisation est l'appauvrissement continu d'un individu ou d'un type de population dans la société.



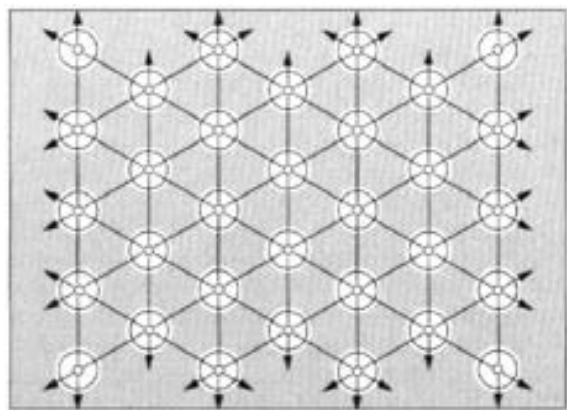
*The Core City*



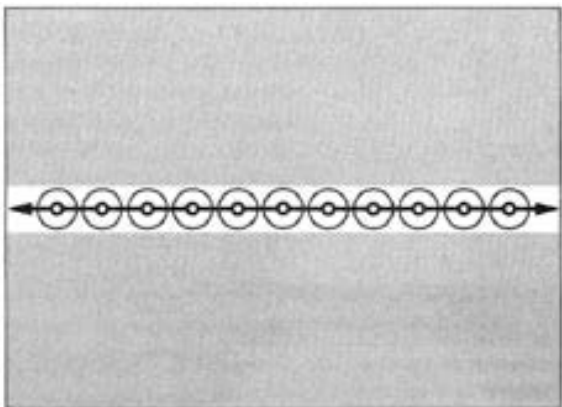
*The Star City*



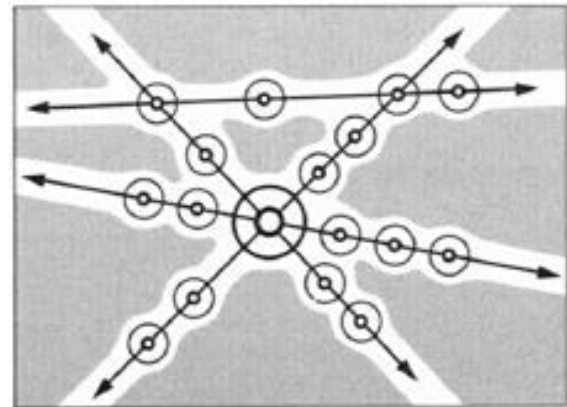
*The Satellite City*



*The Galaxy of settlements*



*The Linear City*



*The Polycentric City*

*Fig. 4 : La macro-structure des modèles de villes alternatifs selon Frey (source : Designing the city)*

Les macro-structures des villes, contrairement aux micro-structures, présentent des qualités dépendant de la forme globale d'une ville et de son développement. Ceci rassemble de nombreuses formes de logement différentes au sein d'un environnement vivable, ainsi qu'un haut degré d'adaptabilité face à l'évolution des besoins et des conditions socio-économiques des individus.

conséquent, le cercle des populations subissant l'exclusion s'est élargi.

## 2.4 LE POLYCENTRISME

Avec l'urbanisation, la conception monocentrique de la ville est, petit à petit, remplacée par le développement de pôles périphériques qui se transforment en centralités, renvoyant ainsi à des configurations des villes selon des modèles de macro-structures (fig. 4). En effet, l'augmentation des mobilités induit la dilatation de la ville et les fonctions auparavant centrales se diffusent hors du centre traditionnel. La ville devient ainsi polycentrique.

Plusieurs formes de centralités dans le polycentrisme sont repérées par différents théoriciens : les centres-villes anciens et patrimoniaux, les centres-bourgs et les villages devenus urbains, les ex-banlieues de première couronne et enfin – la forme la plus typique aux villes – les centralités périphériques. Cette dernière concerne « les équipements variés, tant dans leurs natures, leurs formes ou leurs esthétiques, qui s'amassent aux entrées de villes, au nombre desquels notamment les centres commerciaux, les centres verts, les centres de loisirs, les équipements culturels » (Chalas, 2010).

Par ailleurs, le polycentrisme ne vise pas uniquement un réseau d'acteurs, mais aussi une organisation de la mobilité et de multiples flux. Des périmètres de courte distance sont alors définis et différents quartiers sont liés entre eux. Cette stratégie a pour but de « rapprocher les fonctions sociales les plus importantes en proximité » (Moreno, 2019)<sup>11</sup>, favorisant ainsi les notions de mixité, d'interaction et d'inclusion sociale découlant de l'augmentation de la densité de population (Frey<sup>12</sup>, 1999). Ainsi, le développement d'un territoire souhaitable offre à la collectivité des prestations culturelles, éducatives, médicales, commerciales et autres, augmentant alors son attractivité et diminuant sa vulnérabilité face aux aléas d'un environnement économique globalisé.

---

<sup>11</sup> Carlos Moreno est un professeur français associé et directeur scientifique de la chaire Entrepreneurat Territoire Innovation à Paris. Il est spécialiste de la « ville intelligente ».

<sup>12</sup> L'auteur Hildebrand Frey rédige un livre, *Designing the City*, qui tourne autour des problèmes urbains actuels dans les villes et évoque des concepts de design urbain qui répondent à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

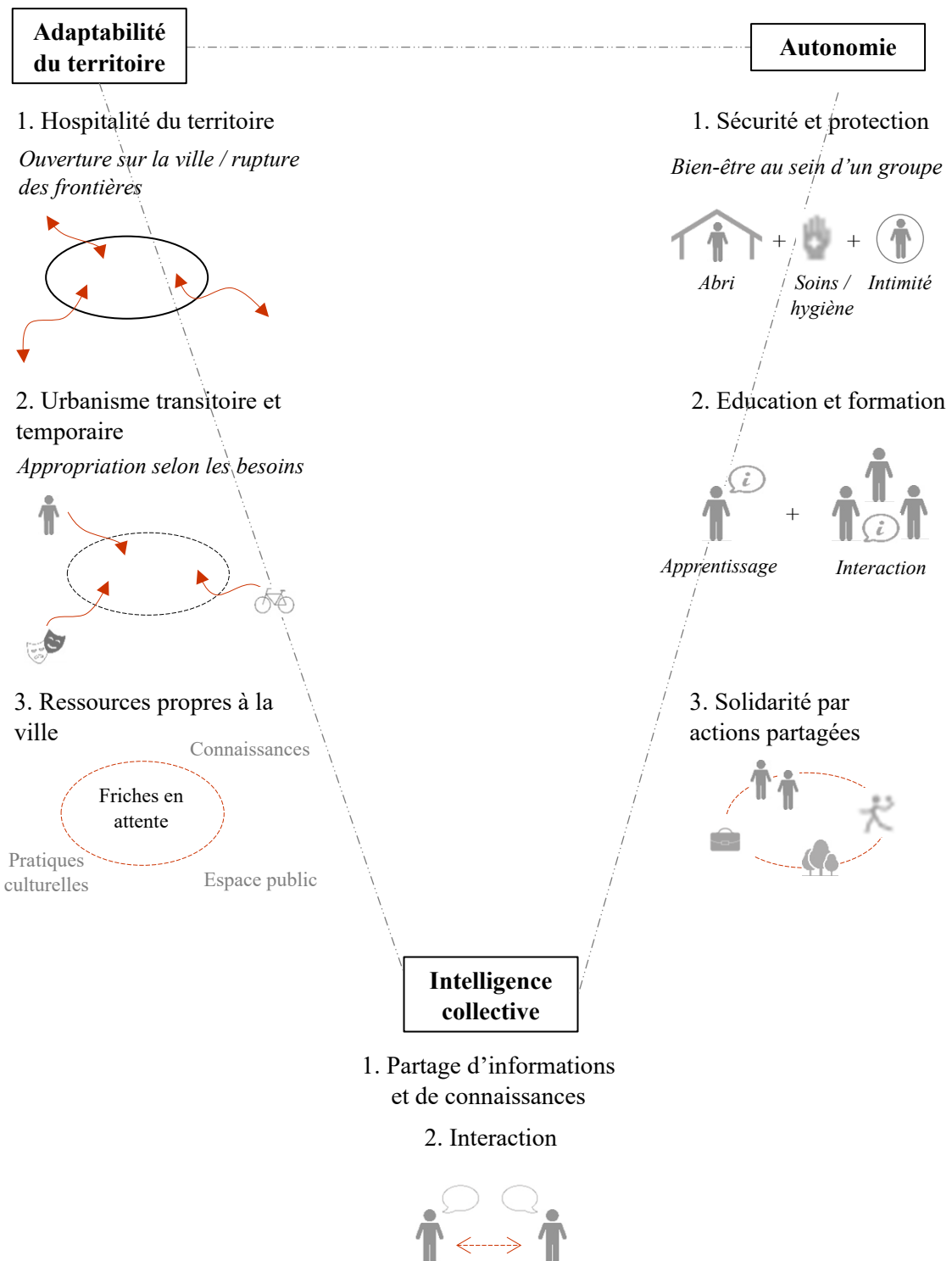


Fig. 5 : Les leviers de l'inclusion sociale en ville (production personnelle)

## 2.5 LEVIERS DE L'INCLUSION

De nombreuses recherches, études et projets portés sur la notion d'inclusion sociale dans un milieu urbain sont réalisées dans le but d'en tirer des outils d'intervention sur un territoire donné (fig. 5). Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise<sup>13</sup> mettent en place un document de contexte dans lequel de nombreux regards et points de vue sont croisés pour établir des leviers d'inclusion, tel que la mutabilité du territoire, l'acquisition de l'autonomie et l'intelligence collective.

### a. L'adaptabilité d'un territoire

La mutabilité urbaine définit une ville qui serait capable d'accueillir les changements, un territoire capable de « changer rapidement selon les besoins des populations à accueillir » (*ateliers.org*). Elle vise l'invention de nouvelles manières de fabriquer la ville avec la notion omniprésente de construire collectivement et pour les autres. Comme le dit Henri Maldiney<sup>14</sup>, « l'expérience spatio-temporelle inscrit l'homme dans un horizon de rencontres ».

#### *Hospitalité de territoires*

Dans une perspective historique, au Moyen Age, la notion d'hospitalité est corrélée au christianisme et à la charité. Plus tard, au XVI<sup>ème</sup> siècle, une acceptation très différente de ce terme apparaît ; il s'agit d'un droit mutuel de protection et d'abri. Aujourd'hui, l'hospitalité est traduite par l'accueil et la réception. Plus encore, elle touche une dimension domestique, celle des territoires : associée à la notion d'ouverture, elle vise à aller au-delà des situations de limitation par des frontières.

Cependant, la reconversion des friches concerne aussi la décontamination des sites<sup>15</sup> ; dans le cas de coûts trop élevés, les sols gagneraient à être non utilisés, en attendant que la nature les transforme avec le temps. « Cette stratégie vise donc à préparer d'abord le territoire pour le rendre ensuite attractif. Ce qui suppose l'acceptation d'un impact territorial différé » (Lusso, 2010).

---

<sup>13</sup> Il s'agit d'une association à but non lucratif, créée en 1982, regroupant des urbanistes, des professionnels et des étudiants qui travaillent sur la nature collective d'une fabrique urbaine.

<sup>14</sup> Maldiney est un philosophe et l'un des représentants de la phénoménologie en France. Il questionne surtout les conditions de l'existence comme accès à l'Être.

<sup>15</sup> Constats faits par Bruno Lusso dans sa recherche « Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher », qui tourne autour des restructurations économiques de deux agglomérations suite à l'arrêt progressif de leurs activités d'origine, l'industrie textile et l'exploitation du charbon.

### *Urbanisme transitoire et temporaire*

Découlant d'une histoire et d'un contexte, l'urbanisme transitoire vise à définir la programmation d'un site au plus près des besoins, attentes et aspirations des habitants de son environnement, en testant différentes interventions. Son statut temporaire se présente alors comme solution innovante permettant une activation territoriale, l'émergence de projets solidaires et participatifs – axés sur la culture, l'artisanat, l'économie sociale – et de lieux de rencontre et d'échanges dans un quartier.

Tirant parti de terrains vacants tels que les friches, l'urbanisme transitoire y propose une occupation provisoire, le plus souvent artistique ou sociale. Ce concept se présente tant comme une opportunité de valorisation du foncier, qu'un moteur de régénération urbaine. A titre d'exemple, Berlin est marquée par une spontanéité sur ses friches qui en font « la capitale européenne de la culture alternative avec le réinvestissement de lieux improbables qui vont nourrir l'esprit de liberté et d'insouciance recherchée par une partie de la population ». a Lausanne, le Flon passe d'un statut privé – avec un terrain consacré au stockage de marchandises et non valorisé aux yeux de la population – à un statut public par des espaces modulables en lieux de travail et de loisirs s'adressant à des acteurs culturels et à des commerçants. Il devient ainsi un quartier fortement attractif. Enfin, Marseille voit des projets culturels temporaires se développer dans ses espaces délaissés : la friche de la Belle Mai est qualifiée de lieu d'innovation et de création, de grâce à sa richesse productive et ses multiples pratiques et usages proposés par son espace public.

### *Ressources propres à la ville*

Toute ville abonde de ressources propres. Mise à part les ressources des habitants – le savoir-faire, les pratiques culturelles et les organisations sociales – les villes, accueillant la société de consommation, renferment des espaces bâtis en attente et des friches qui constituent des possibilités d'action. Une des clefs des ressources propres de la ville est l'espace public, « espace concret de pratiques, d'usages instaurant des formes de co-présence » (Pichon, 2010). Ces espaces publics sont un socle d'exploitation du paysage urbain dont les modes d'appropriation inclusifs ont pour objectif l'accessibilité à tous. Plus encore, les politiques de réinscription d'un site dans un tissu urbain connecté sont axées sur une visée stratégique, situant les nouveaux lieux dans un environnement selon les avantages qu'il présente. Un nouvel enjeu est ainsi introduit, celui de la mobilisation sociale des différents acteurs.

## b. L'acquisition de l'autonomie

### *Sécurité et protection*

Parmi les leviers favorisant l'inclusion des individus, deux principales valeurs sont la protection et la sécurité. En effet, le besoin de sécurité en société s'implante dans une logique de la protection de son intégrité physique et mentale, contribuant alors à la notion de bien-être au sein d'un groupe. Cette sécurité comprend l'accès aux ressources qui protègent un individu en cas d'adversité. Elles comptent « la mise à l'abri des intempéries et la protection des risques sanitaires, l'accès à l'hygiène et aux soins nécessaires et l'accès à l'intimité et au repos » (*ateliers.org*). De plus, il est important de ressentir un sentiment de sécurité, qui est une des bases fondamentales dans l'espace public.

### *Education et formation*

Pour faire partie d'une société, il est indispensable de pouvoir communiquer et d'avoir les connaissances nécessaires pour trouver sa place dans les milieux social et professionnel. Des espaces du savoir doivent alors exister, et c'est leur accès détermine la présence de l'inclusion. Il ne s'agit pas uniquement de salles de classes, mais aussi des lieux d'interaction, idéalement gratuits, donnant accès à la culture. Ce dernier ne doit pas être unilatéral pour permettre à chaque individu d'exprimer sa propre culture. L'objectif principal est de donner une chance à l'individu de s'épanouir de façon autonome dans la société.

### *La solidarité par les activités partagées*

Les activités récréatives, dont le sport, sont aussi des facteurs d'inclusion sociale. « Partant du constat que les personnes en situation de précarité ont un rapport distancié avec leurs corps et n'en prennent pas toujours soin, la pratique soutenue d'un exercice physique améliore le sentiment d'estime de soi et génère un espace de socialisation »<sup>16</sup>. Ces temps de mutualisation offrent alors des occasions de suspendre l'isolement social en développant des relations de solidarité.

Un projet, organisé par l'association Actes & Cités, constitue un des exemples de l'autonomie en ville au service de l'inclusion. Leur objectif de construire des logements-passerelles dans les bidonvilles de la Porte de Clignancourt à Paris. Les futurs habitants sont impliqués dans la

---

<sup>16</sup> Les Ateliers : maîtrise d'œuvre urbaine, s'agit d'une organisation non gouvernementale fondée en 1982. Elle s'intéresse au design urbain et au développement de processus collectifs de création. Les ateliers organisés rassemblent des étudiants tout comme des professionnels, de nationalités et disciplines diverses.

réalisation de leurs logements grâce à la création de modules en bois déplaçables. Ainsi, ces habitants travaillent en solidarité tout en assistant à un chantier-école, recevant alors une formation à la construction.

c. L'intelligence collective

Mobiliser l'intelligence collective est actuellement essentielle pour promouvoir le bien-être, l'agilité et l'innovation, que ce soit dans l'environnement du travail ou au niveau de la vie sociale. Avec le développement des outils digitaux, stimulant les échanges et la mutualisation des connaissances, cette notion suscite un intérêt croissant. Elle désigne la « capacité d'une communauté à faire converger intelligence et connaissances pour avancer vers un but commun »<sup>17</sup>.

Ainsi, le partage d'informations, la génération d'interactions et de connexions sociales et le respect de règles communes engendrent cette intelligence collective.

L'intelligence collective est considérée comme un levier primordial pour une transformation ayant une performance durable, et notamment dans un contexte en mutation.

---

<sup>17</sup> Dans la revue « Question(s) d'intelligence collective ».

## 2.6 HIGH LINE, NEW YORK

La participation des habitants s'avère être un outil clé dans les stratégies de reconversion des friches industrielles en vue d'avoir une meilleure adhésion des intervenants et des futurs usagers du projet. Dans cette optique, les processus participatifs ayant comme finalité l'appropriation sociale aboutissent au succès des projets urbains.

La « planification participative » couplée au réaménagement des lieux désaffectés sont aujourd'hui des stratégies contemporaines dans lesquelles la participation publique est un élément central, notamment aux Etats-Unis (Dennison, 1998). Découlant de l'activisme communautaire<sup>18</sup>, des débats sur cette démarche d'intervention ont lieu à propos de ses avantages et ses coûts et le degré de participation nécessaire.

De manière globale, le concept de planification participative fait allusion à l'inclusion de toute personne dans les décisions publiques de planification tout en favorisant la communication démocratique. L'exploration de cette nouvelle piste de collaboration pour la reconversion est importante, vu les caractéristiques spécifiques de ces « tiers paysages<sup>19</sup> » (Rey, 2013).

Le but serait alors de réduire les inégalités sociales en promouvant un cadre pour la responsabilité sociale et en améliorant les institutions communautaires.

Les stratégies habituelles de la participation du public se traduisent par des débats publics et des sessions de discussions (Chambers et Meertens, 1997). En 1995, à Boston, les premiers débats publics<sup>20</sup> concernant le projet sont menés par l'EPA<sup>21</sup> et permettent aux membres de la communauté d'interagir et de partager leurs idées pour la revitalisation de leurs quartiers. Un an plus tard, un plan type est alors créé, « the Model Plan for Public Participation », résumant les principes de participation de la communauté.

---

<sup>18</sup> L'activisme Communautaire est lié au capital social d'une communauté, à ses normes et valeurs partagées qui encouragent la coopération sociale.

<sup>19</sup> Un tiers paysage est un concept mis en place par le paysagiste Gilles Clément, désignant les espaces négligés ou inexploités qui font preuve de richesses naturelles par leur biodiversité.

<sup>20</sup> Les premiers débats publics prennent place en France à partir de 1789, lors de la Révolution française. Ils sont repris en 1995 avec l'introduction de la loi Barnier, relative à la protection de l'environnement. Ces débats permettent d'informer le public sur l'opportunité et d'assurer l'expression du public.

<sup>21</sup> L'EPA (Environmental Protection Agency) est une agence indépendante du gouvernement des Etats-Unis. Fondée en 1970, elle a pour mission de protéger la nature et la santé humaine et de veiller à la sauvegarde d'éléments naturels primordiaux à la vie.



*Fig. 6 : La High Line redynamisée (source : mvrhv.nl)*

Ces processus permettront aux parties concernées de s'appropriier le projet et de l'adapter à leur image pour le rendre collectif.

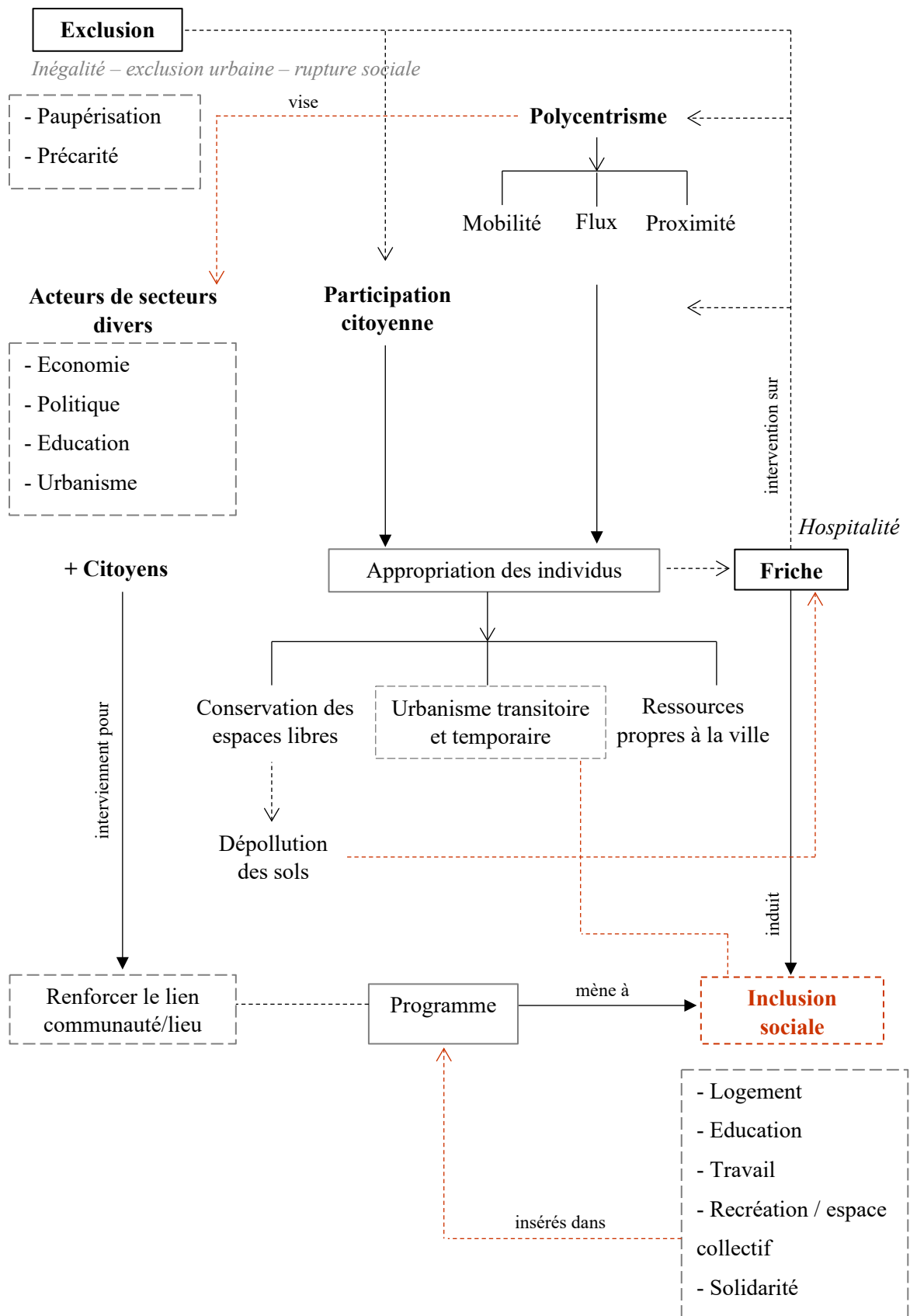


Fig. 7 : Schéma de synthèse – La fabrication de la ville inclusive

## 2.7 SYNTHÈSE ET ENSEIGNEMENT

Face à l'exclusion que subissent les individus dans la société – qu'elle soit sociale ou urbaine – la notion de « ville inclusive » se répand de plus en plus, avec des stratégies d'inclusion qui s'intéressent à l'intervention sur les friches pour y remédier. Parallèlement, le polycentrisme accompagne la volonté d'inclusion de par son impact sur la mobilité, les flux et la proximité. Plus encore, cette structuration de la ville associée à la participation des citoyens dans la conception des projets de réaménagement permet aux individus de s'approprier leur environnement qui renferme une mixité fonctionnelle et sociale ainsi qu'un certain degré d'autonomie au sein de la société (Frey, 1999), traduit par la sécurité et la protection, l'éducation et la formation, et la solidarité par des activités partagées. Et l'autonomie associée à l'intelligence collective, sur un territoire capable de s'adapter aux besoins et aspirations de ses usagers et d'accueillir des transformations et des activités transitoires, représentent les leviers principaux de génération de l'inclusion sociale en ville.

Quant à l'appropriation, elle se fait à travers la conservation des espaces libres en ville, tout en considérant l'état des sols et la nécessité de dépollution, l'emploi de ressources propres à la ville et la mise en place d'un urbanisme transitoire et temporaire. Ce dernier se distingue dans les politiques de réaménagement urbain. Les lieux qui en sont engendrés proposent une transformation de la ville impliquant ses citoyens dans la fabrique urbaine. Poitevin<sup>22</sup> considère la friche comme une opportunité pour « expérimenter une nouvelle façon d'habiter la ville avec des lieux qui se construisent aux fils de l'eau, flexibles, évolutifs que chacun peut s'approprier selon son imaginaire avec une liberté de création » (*dumas.ccsd.cnrs.fr*). Ainsi, la reconversion des friches aiderait à rendre une ville plus accueillante en encourageant des rencontres entre les individus et une mutualisation de leurs pratiques, donc en renforçant le lien d'une communauté à un lieu, renvoyant alors aux leviers de l'inclusion sociale.

Ce genre d'espace créé agit comme un vecteur de solidarité et d'entraide qui doit la richesse de ses lieux aux différents usagers qui se les approprient. Et le lien de la communauté aux lieux qu'elle fréquente se renforce par la mise en action d'un programme adapté aux besoins des individus et répondant à la demande de logement, d'éducation, de travail et d'espaces collectifs dans une ville.

---

<sup>22</sup> Mathieu Poitevin est un architecte français qui travaille sur la reconversion de friches.



### CHAPITRE 3. LA REGENERATION DE LA FRICHE PAR ET POUR L'INCLUSION SOCIALE

Dans une société hyper-industrielle, la stratégie de régénération urbaine vise à surmonter plusieurs obstacles tels que le déclin des quartiers centraux et la détérioration de l'équilibre social et du patrimoine architectural. Récemment, la revitalisation des friches de transport a été l'un des piliers principaux du développement des villes, en particulier celles ayant subi un déclin économique. Les symptômes d'un territoire plus vaste que la friche sont alors traités en vue d'instaurer une nouvelle dynamique du lieu concerné, dans laquelle la culture s'implique de plus en plus.

De nouveaux concepts d'aménagement sont favorisés par l'émergence des événements qui bouleversent les pays industrialisés. La friche est particulièrement perçue comme un outil pour un renouvellement des tissus urbains et sociaux, sans oublier un héritage du passé à valoriser. Actuellement, les industries culturelles et créatives<sup>23</sup> deviennent de plus en plus courantes dans les politiques d'aménagement des villes et impactent leurs transformations socio-culturelles et socio-spatiales. L'intervention sur la friche peut-elle alors participer à l'évolution de l'image de la ville par l'injection de nouveaux programmes inclusifs ?

#### 3.1 RENOVATION URBAINE PAR LA RECONVERSION DES FRICHES

La « rénovation urbaine » désigne une transformation générale de l'environnement urbain. Elle peut donc s'appliquer aux interventions destinées à modifier un espace en friche en un espace ayant une nouvelle vocation. Différents termes sont utilisés dans la littérature pour appréhender ce phénomène de rénovation urbaine, tels que la revitalisation, la régénération, la reconversion, la réhabilitation, qui a comme conséquence la gentrification. Cette variété de termes fait preuve de la complexité des questions mêlées dans le processus.

---

<sup>23</sup> Les industries culturelles et créatives concernent les secteurs d'activité axés sur la création, le développement et la production – tel que l'architecture, le design et la publicité, ainsi que les arts visuels et du spectacle, la musique, l'édition, le patrimoine, la télévision, la radio, la vidéo et les jeux vidéo et le cinéma – et accompagnés par la technologie.

#### a. Stratégies d'aménagement urbain

A partir des années 1970, les réaménagements de friches urbaines traduisent surtout des enjeux et des stratégies économiques. En effet, c'est à cette époque que les stratégies d'aménagement des territoires se focalisaient sur la plus-value économique à obtenir par l'intermédiaire des taxes imposées et des emplois créés. Et avec l'intérêt croissant pour la sauvegarde du patrimoine, les fonctions culturelles et identitaires s'affirment de plus en plus jusqu'à devenir, depuis les années 1990, des stratégies potentiellement triomphantes.

De plus, dans les dernières décennies, la transformation des friches industrielles de transport est l'un des éléments des plus primordiaux des programmes de développement des importantes villes occidentales, particulièrement pour celles dont la structure urbaine s'est dégradée suite à une conjoncture économique défavorable (Hutter et Szilagyi, 2014). D'où la naissance de nouveaux espaces publics, souvent verts, dans les projets de reconversion de friches urbaines ; cela dépend de la valeur foncière et donc du statut du sol, qu'il soit public ou privé. Ainsi, l'enjeu actuel serait d'insuffler une nouvelle dynamique – fonctionnelle, paysagère ou environnementale – sur de tels sites pour remédier à l'état d'abandon.

#### a. Principes de reconversion

Selon Deshaies<sup>24</sup>, la reconversion des friches urbaines se déroule typiquement en trois phases, successives ou simultanées. D'abord, la requalification paysagère a lieu, qui touche à l'image des espaces. Ensuite, l'espace en question est réintégré dans la ville grâce à la fonctionnalité injectée pour que la friche puisse jouer un nouveau rôle dans la ville. Enfin, une reconversion économique se fait pour réhabiliter le quartier de la friche et le rendre plus attractif, ce qui encouragerait différentes entreprises à s'ancrer dans le territoire.

La reconversion désigne donc l'adaptation au système économique par le biais de l'implantation de nouvelles activités, et la réinsertion dans l'espace urbain en donnant une nouvelle identité au site en attente.

Plus encore, le processus de reconversion devrait privilégier la mixité fonctionnelle, ayant des enjeux de mixité sociale qui pourraient en découler. Jacobs<sup>25</sup> (1961) considère

---

<sup>24</sup> Michel Deshaies, professeur de géographie à Nancy, est spécialiste de l'environnement et de l'exploitation des ressources naturelles.

<sup>25</sup> Jane Jacobs, philosophe américaine de l'architecture et de l'urbanisme, rédige un ouvrage « The Death and Life of Great American Cities », dans lequel elle défend l'idée de maintenir une mixité fonctionnelle dans un milieu pour le développement économique et la mixité sociale urbaine.

l'épanouissement d'une ville comme l'un de ses plus grands atouts, réunissant un mélange inattendu d'individus avec des intérêts communs. Elle dit que les grandes villes sont alors elle mêmes de génératrices naturelles de diversité ainsi que des incubateurs de diverses idées. Dans cette logique, l'entremêlement des usages et des usagers de la ville est un élément crucial pour le développement économique, urbain et social.

#### b. Enjeux de la mutation

Considérant l'emplacement souvent stratégique des infrastructures ferroviaires, les modes de transport peuvent être réduits, diminuant subséquemment la pollution qu'ils causent. D'autre part, l'intervention de l'Etat pourrait servir à la satisfaction du besoin d'espaces libres en ville : les friches deviendraient des parcs, quoiqu'en causant un surcoût important, des espaces de promenades ou autre, augmentant la qualité de vie des habitants. Ces enjeux sont particulièrement importants dans les quartiers denses ayant un manque d'espaces verts.

De plus, la reconversion de friches peut constituer un outil qui influencerait l'attractivité de la ville. De nouveaux quartiers seront créés en centre-ville, un développement dans le secteur des loisirs urbains et des commerces prendra place et certaines parties de la ville continue seraient désenclavées.

Par ailleurs, un concept de remplissage de répand – le « urban infill » (Kelbaugh, 2012) – renforçant l'idée qu'il n'est pas indispensable de faire table rase d'un quartier, et qu'au contraire, c'est une opportunité d'utiliser des éléments existants et d'y insérer de nouvelles composantes. Si cette transformation a lieu avec succès, le territoire reconverti sera perçu comme « outil social d'appropriation des mutations sociétales » (Andres et Janin, 2008).

### 3.2 LES INDUSTRIES CREATIVES

Aujourd'hui, plusieurs pays commencent à appliquer des politiques publiques urbaines prenant en compte la culture comme réponse possible aux des enjeux économiques d'un territoire.

D'un point de vue historique, les arts et la culture ne sont pas répandus dans la recherche liée au développement économique des villes, à l'exception des activités liées au secteur touristique. Les activités culturelles ont longtemps été considérées soit comme marginales dans l'économie des villes, soit comme un luxe découlant d'une forte croissance urbaine (Greffé et



*Fig. 8 : Schéma des ressources culturelles et créatives dont disposent les villes (source : URBACT et KEA European Affairs, 2015 : 8)*

Pfieger, 2005). Plus tard, à la sortie de la Seconde Guerre mondiale, des protagonistes de politiques culturelles se basent sur un argument fondamental du « bien méritoire »<sup>26</sup> pour soutenir la culture en tant qu'outil légitime d'intervention publique et encourager l'Etat à intervenir. Cet argument souligne les effets externes positifs non-économiques qui seront engendrés, en commençant par le plan politique. En effet, la présence des arts sur un territoire donné génère de multiples avantages pour la collectivité : les liens et la cohésion sociale sont renforcés grâce à la formation d'un héritage culturel commun, les valeurs démocratiques sont préservées et la dimension éducative des arts ainsi que la qualité de vie sont améliorées.

#### a. La ville créative

Selon le géographe Allen Scott, la « ville créative » est un élément parmi d'autres dans la transition à présent achevée « d'un régime d'accumulation fordiste du capitalisme à un régime d'accumulation cognitif-culturel » (*IdeAs.com*). Dans ce régime, quatre traits se distinguent : l'économie s'oriente de plus en plus vers la production de biens et de services non standardisés ; la désintégration horizontale et verticale des entreprises qui fait naître des petits réseaux de production spécialisées pouvant s'agglomérer sur un même territoire ; une singularité des produits ainsi qu'une valeur ajoutée parait dans chaque secteur spécifique ; la main d'œuvre évolue et atteint un niveau de compétences cognitives et culturelles supérieur (*IdeAs.com*).

A partir des années 1970, une attention particulière est accordée à l'intégration de la culture dans les actions de développement des villes (fig. 8). Ce concept fait preuve d'un important changement des cadres cognitif, normatif et instrumental de l'action publique culturelle. C'est ainsi que la notion de la « ville créative » commence à prendre forme. Un groupe de chercheurs approfondi cette notion pour soutenir l'idée de la mutation positive des quartiers urbains les plus en difficultés par un changement qualitatif ; ce dernier ne peut se faire sans avoir un milieu créatif.

Cependant, une intensification de la gentrification résulte parfois de la mise en avant des activités culturelles et créatives. La rénovation de certains quartiers par la densification des fonctions de proximité est suivie par un déclin de leur potentialité économique ainsi que d'une

---

<sup>26</sup> Un bien méritoire est un bien si important qu'en cas d'insatisfaction de la part des autorités qui en sont responsables – au niveau de la consommation sur le marché libre – ces dernières sont toujours en mesure d'intervenir, même en opposition aux désirs des consommateurs.

hausse des prix de l'immobilier. Ce processus de gentrification engendre certains effets négatifs, notamment au niveau social.

Florida<sup>27</sup> réactualise les théories sociales héritées de l'École de Chicago par l'idée que la ville est un espace de créativité et d'innovation, étant socialement et culturellement diversifiée. D'après lui, cette diversité est associée à la tolérance, au dynamisme artistique et culturel et à la vitalité urbaine, attirant ainsi la « classe créative ». A leur tour, ces créatifs animent le dynamisme économique local. Il reprend aussi les principes de Jacobs sur l'effet positif de la diversité et glorifie leurs rôles d'attraction, de production et d'organisation des individus.

Aujourd'hui, les industries créatives peuvent être qualifiées comme un paradigme socio-économique, pouvant apporter des solutions par deux phénomènes antagonistes, bien que complémentaires : celui de la mondialisation et celui de la décentralisation responsable de l'autonomie des collectivités territoriales. (Bihay, 2018).

Cette notion n'apparaît qu'à partir des années 1990, au Royaume-Uni (Garnham, 2005). Elle devient un point d'intérêt par les opportunités économiques, culturelles et sociales qu'elle présente.

« Le rapport du Department for Digital, Culture, Media and Sport<sup>8</sup> (DCMS, 1998) propose de les classer en treize catégories : la publicité, l'architecture, les antiquités, l'artisanat, le design, la mode, les films et la vidéo, les logiciels de loisir, la musique, l'art de la scène, l'édition, les logiciels et l'audiovisuel (télévision et radio) » (Bihay, 2018).

#### b. Rôle de la culture dans la reconfiguration de la ville

Les expressions « industries créatives » et « ville créative » doivent leur succès à leur imprécision, qui associe divers acteurs sociaux autour de projets communs (Garnham, 2005) ; chaque groupe d'acteurs est autorisé à s'y référer et à y retrouver ses propres intérêts.

L'inclusion par le biais des industries créatives – des activités découlant du domaine des arts et de la culture – dévoile un double avantage : d'une part, elle laisse ce secteur créatif croître rapidement, et d'autre part, elle permet aux nouvelles activités de profiter du prestige affilé au

---

<sup>27</sup> Richard Florida rédige une thèse concernant la « classe créative » et sa relation à la croissance économique des villes aux Etats-Unis.

travail créateur des artistes. Cette dernière idée participe à un mouvement plus global de « culturisation de l'industrie ».

Le renvoi à la notion de créativité prend alors part dans une aptitude à la conversion des artistes en entrepreneurs, et les dispositifs d'aide du secteur se rapprochent des politiques industrielles de soutien de l'innovation (Bouquillion, 2012).

Globalement, deux transformations socio-culturelles et socio-spatiales principales peuvent être identifiées : la modification de l'image d'une ou plusieurs parties de la ville et la génération d'un espace dense et esthétisé au milieu de la ville.

### c. Dynamiques territoriales

Dans le cadre de transformations urbaines, les grands projets culturels contribuent à l'amélioration de l'aspect des territoires concernés, tout en étant investis dans la défense patrimoniale. Ceci appartient à une politique de recyclage qui permet de préserver l'authenticité d'un site, facilitant plus tard son classement.

A titre d'exemple, l'ancien complexe minier Zollverein fut témoin de telles mutations lors de sa reconversion en un pôle culturel axé sur le design. La stratégie d'intervention, liant le conseil municipal de Manchester au secteur privé, est composée de deux axes : l'un visant à améliorer le cadre de vie du secteur, et l'autre cherchant à diversifier les fonctions du territoire qui a longtemps été industriel. Par la suite, différents projets récréatifs sont réalisés à partir de 2004, avec comme objectif de créer 8 000 emplois quelques années (Lusso, 2010).

D'un point de vue économique, des retombées existent. D'abord, le succès touristique d'un équipement culturel ne peut pas garantir, à lui seul, son équilibre financier. De même, la mise en place d'un équipement culturel n'entraîne pas automatiquement le retour des investisseurs.

Enfin, concernant la dimension sociale des dynamiques territoriales, les industries culturelles, contrairement aux équipements culturels, peuvent faciliter la réinsertion des individus en difficulté sociale. C'est le cas des programmes de volontariat qui mettent en place des stages de formation s'adressant à des populations non qualifiées ; en échange de leur travail, ils reçoivent une formation de base et une sensibilisation aux métiers culturels.

### 3.3 POLITIQUE D'AMENAGEMENT D'UN TERRITOIRE : LE GREATER DOWNTOWN DE DETROIT

La culture et les industries créatives impactent deux changements socioculturels et socio-spatiaux principaux dans la reconfiguration de la ville de Détroit : la modification de l'image de la ville et la production d'un espace dense et esthétisé au centre-ville. Une transition a lieu vers un capitalisme cognitif-culturel par l'intermédiaire de « la commercialisation de produits standardisés et la singularité associée à une marque et un lieu » (Renoir, 2021).

#### a. La transformation spatiale du Greater Downtown

L'idée principale est de créer la « ville dans la ville », un espace dense et homogène au centre-ville, captivant ainsi le capital humain. Ce principe remonte aux années 1980. Plusieurs quartiers sont homogénéisés et les espaces publics – parcs, espaces verts, quais, fronts d'eau, piste cyclable – sont esthétiquement régénérés. Ces transformations sont instaurées selon une démarche de « creative placemaking » rassemblant divers acteurs – publics, privés et associatifs – appartenant à différents secteurs dont au moins un de la culture. Cette notion vise à embellir les espaces par l'intervention de l'art tout en les animant, notamment par la réalisation d'événements culturels. Ceci renvoie à ce que Scott qualifie d'« intensification d'un aménagement du sol esthétisé ».

#### b. Les districts du Greater Downtown

Le centre-ville est découpé en districts « culturels » et « créatifs » – « The Innovation District, The District Detroit, The Paradise Valley Cultural & Entertainment District et The Creative Corridor » (*IdeAs.com*) – ayant des périmètres qui peuvent se superposer. Cette stratégie vise à attirer des entreprises et des emplois créatifs dans un espace animé pour qu'ils puissent bénéficier d'effets d'agglomération<sup>28</sup>, favorisant alors la créativité et l'innovation. Selon Scott, cette créativité est atteinte par le biais de l'éducation, de l'apprentissage et la mise en pratique de savoir-faire et de la socialisation informelle.

---

<sup>28</sup> L'effet d'agglomération fait référence à la tendance au regroupement dans un même lieu – qu'il s'agisse d'entreprises ou de consommateurs – pour bénéficier des économies externes. Un des exemples de cet effet est le regroupement des restaurants dans les mêmes rues ; ainsi, les clients ont plus de choix et ces ils sont attirés, ce qui est en faveur des restaurateurs.

### c. Le réaménagement des espaces

Enfin, plusieurs espaces vacants sont réhabilités en espaces de production et de diffusion artistique ou en espaces de consommation. Ces changements sont d'abord faits selon une éthique DIY – « do it yourself » – par des artistes et des entrepreneurs. Par la suite, les pouvoirs publics interviennent et des programmes d'aide sont créés pour financer de plus grands projets.

La reconversion de certains lieux donne naissance au Red Bull House of Art, à des studios de design ou encore à des espaces de travail partagé. Ces friches reconverties participent à la resémantisation du territoire « à travers un changement de fonction et de forme qui conduit plus profondément à un renouvellement du sens de l'espace urbain » (Renoir, 2021). La ville témoigne donc d'une transition, tant au niveau fonctionnel qu'au niveau symbolique, d'un espace fondé sur des principes capitalistes fordistes – de production de masse – à un espace répondant au capitalisme cognitif culturel de consommation distinctive.

## 3.4 POLITIQUE D'AMENAGEMENT D'UN SITE : LE PROJET DARWIN A BORDEAUX

Aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, le quartier de la Bastide à Bordeaux, autrefois agricole, connaît un fort développement industriel, notamment grâce aux installations ferroviaires avoisinantes. D'un espace d'entrepôts de stockage à une caserne militaire, la zone est enfin atteinte du déclin, avec l'arrivée de la Deuxième Guerre mondiale, pour devenir en état de friche. Progressivement, son occupation disparaît totalement.

### a. Identité d'un territoire en reconversion

La ville de Bordeaux, longtemps connue sous le nom de la belle endormie, se réveille petit à petit avec le développement des transports en communs, qui aspirent à créer des liens entre les quartiers de la ville. Dans ce contexte, le projet Darwin, malgré sa surface d'un seul hectare, se fait grandement parler de lui. S'inscrivant au sein de la ZAC Bastide de Niel<sup>29</sup>, sur un terrain de 34 hectares, ce projet est au cœur du développement durable reliant les grands projets d'aménagement de l'agglomération. Il s'agit d'une première démarche expérimentale d'un écosystème de grande ampleur.

---

<sup>29</sup> Portée par la Communauté Urbaine de Bordeaux.

## b. Acteurs et intervenants

Inscrit dans la ZAC Bastide Niel – initiée en 2009 – le projet Darwin est pris en charge par la Communauté Urbaine de Bordeaux et l’agence MVRDV en charge de la conception. Le terrain est composé de 34 hectares de friches militaires et ferroviaires, au cœur d’un arc de développement durable reliant de grands projets d’aménagement dans l’agglomération. Parallèlement, les besoins des futurs usagers sont pris en compte lors de discussions collectives et le Fonds de Donation Darwin est créé pour soutenir et promouvoir des initiatives culturelles et citoyenne pour un développement durable et créatif.

## c. Penser la ville à travers la friche

Le volet patrimonial du réaménagement de la friche ne portera pas uniquement sur la rénovation des bâtiments, mais également sur la transformation de l’existant<sup>30</sup>. Le projet agit comme une vitrine du quartier en transformation, avec comme objectif principal d’avoir une programmation mixte, servant ainsi de « démonstration urbaine et architecturale des possibilités de transformation de l’existant dans le cadre des prescriptions urbaines et architecturales définies par MVRDV »<sup>31</sup>.

## d. Opportunités



Fig. 9 : Vue aérienne du projet Darwin (source : [urbanisme-puca.gouv.fr](http://urbanisme-puca.gouv.fr))

<sup>30</sup> Tiré d’un entretien avec Flore Scheurer, chef de projet à la Mairie de Bordeaux.

<sup>31</sup> Tiré du site internet du projet, [mrvdv.nl](http://mrvdv.nl), [consulté le 15 janvier 2021].

Deux phases prennent place dans ce projet de reconversion. La première concerne le Darwin écosystème, qui compte quatre bâtiments de bureaux et de commerces, une ferme urbaine et un Skatepark intérieur. La deuxième phase est la plus modeste, englobant la Maison Niel et le Petit Entrepôt (fig. 9).

#### e. Synergie publique et privé

La conservation du patrimoine de la caserne de Niel a été, dès le début des concertations, un élément primordial. En outre, un des enjeux est la sécurisation des bâtiments distincts tels que la halle aux farines et les magasins généraux qui sont en état de dégradation et soumis au squat.

Le statut culturel du projet attire un apport de fonds privés, et sa vitalité économique ainsi que son caractère innovant socialement, économiquement et environnementalement lui assurent un soutien politique de la ville. C'est ainsi que ce projet privé se forge une image dynamique. Il aide le développement des activités d'art et de récréation implantées sur le site de la caserne.

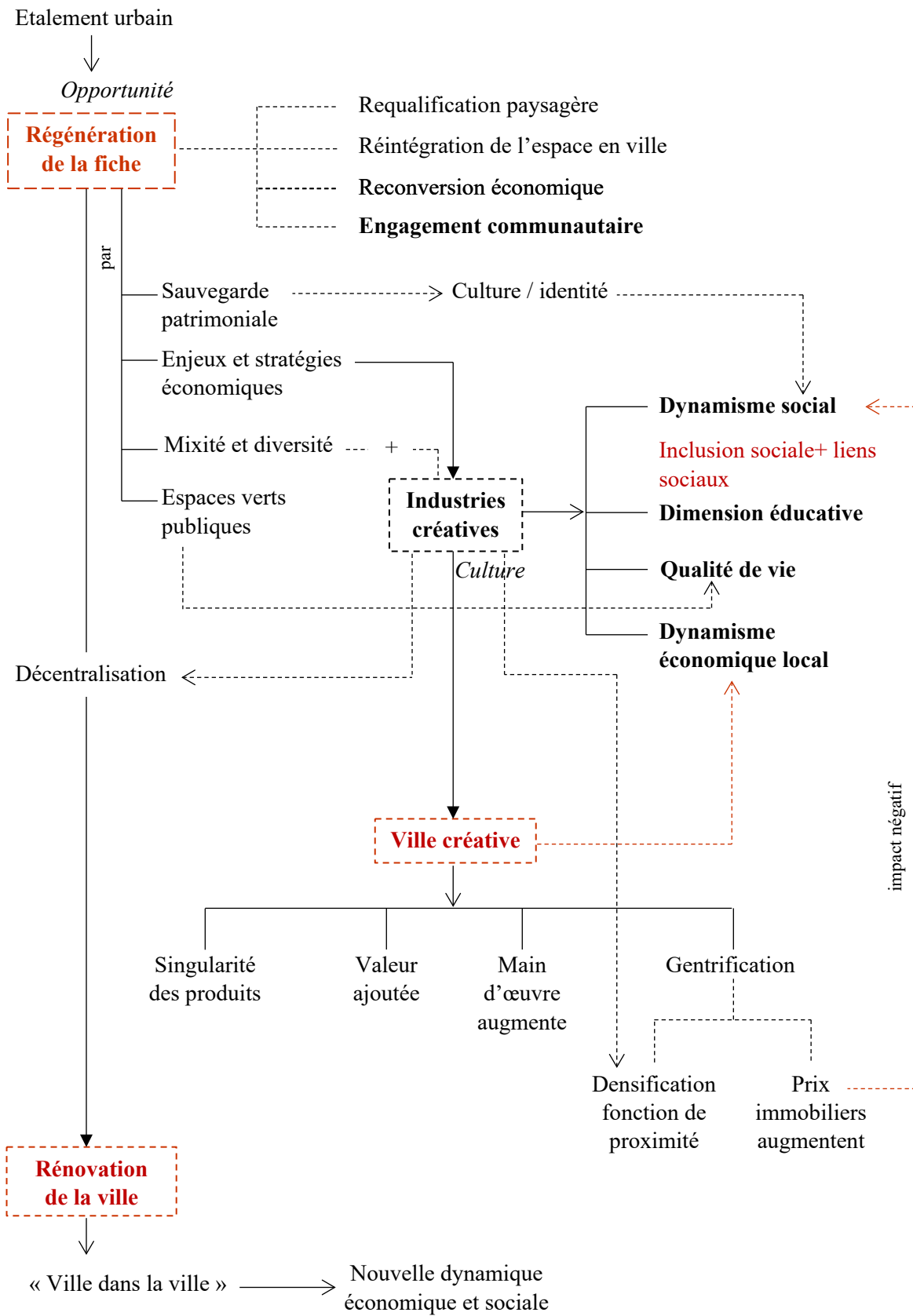


Fig. 10 : Schéma de synthèse – La régénération de la friche urbaine par et pour une ville inclusive

### 3.5 SYNTHÈSE ET ENSEIGNEMENT

Suite à l'étalement urbain et ses conséquences négatives sur un territoire, la ville commence à se reconstruire sur elle-même ; l'opportunité se présente notamment sur les terrains urbains abandonnés, les friches. Cette régénération urbaine peut être une opportunité de requalification paysagère, de réintégration de l'espace en ville et de reconversion économique. Plus encore, elle permet de réunir les habitants d'un quartier ou d'une ville en répondant à leurs besoins et en les impliquant dans la transformation. Ceci est le cas de la mise en place de la High Line de New York, qui participe à la relance des activités commerciales et résidentielles du territoire, tout en transformant le paysage social de la région par son statut d'espace vert public attirant le mouvement et les activités sociales. L'engagement communautaire est au centre de la politique d'aménagement urbain suivie, invitant ainsi les citoyens à la conception et à la coordination du projet. L'idée est donc de créer une « ville dans la ville » – un espace dense et homogène en plein milieu du centre-ville – par le biais de la décentralisation et ayant pour but d'attirer du capital humain, concept qui remonte aux années 1980 (Renoir, 2021).

La sortie du statut de friche se fait par la sauvegarde patrimoniale – et donc de la culture et de l'identité d'un territoire – les enjeux et stratégies économiques, la mise en place d'une mixité et d'une diversité et d'espaces verts publics. Une des visions contemporaines adoptées aujourd'hui dans les politiques d'aménagement des friches est celle des « industries créatives », renvoyant alors à une image plus globale de « ville créative ». Elles sont de plus en plus employées dans un but innovatif, « au-delà donc du soutien traditionnel à la création artistique » (Halbert, 2008). Ces industries donnent naissance à un nouveau dynamisme social inclusif et à un dynamisme économique local, tout en ayant une dimension éducative et en offrant une meilleure qualité de vie. Et au niveau de la ville, la singularité des produits avec la valeur ajoutée qu'ils fournissent, et l'augmentation de la main d'œuvre locale conduisent à la rénovation de la ville. Par ailleurs, le processus de gentrification, voulu ou non, risque de s'intensifier à travers la mise en place d'activités culturelles et créatives : la densification des fonctions de proximité dans certains quartiers provoque un déclin des dynamismes social et économique des territoires concernés, suivi par une augmentation des prix de l'immobilier. Ceci a un impact négatif au niveau social et pourrait mener à l'exclusion de certains individus ou groupes d'individus dans la société.

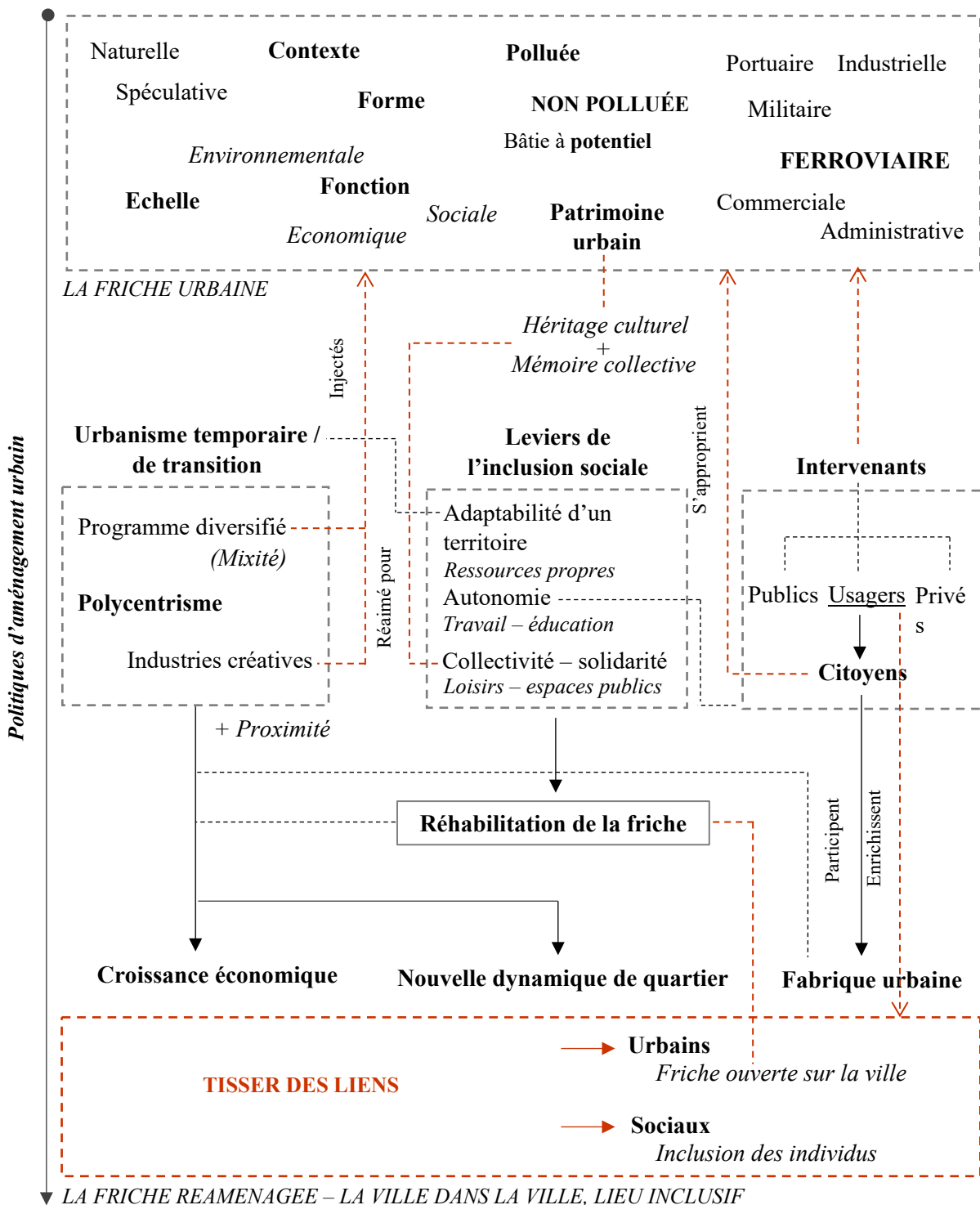


Fig. 11 : Schéma de synthèse – La friche urbaine, opportunité de renouvellement de la ville

## **CHAPITRE 4. CONCLUSION THEORIQUE : UNE INCLUSION A TRAVERS LA FRICHE FERROVIAIRE**

« On a écrit récemment : "Toute friche est une chance" » (Datar, 1991). La friche est particulièrement perçue comme une opportunité pour un renouvellement des tissus urbains et sociaux, sans oublier un héritage du passé à valoriser. Et avec le manque d'espaces libres en ville, la friche peut être vue comme ayant un important potentiel foncier. Bien que différents modes d'apparition et types de friches existent, ces dernières ont en général une triple fonction – environnementale, sociale et économique – et abritent un patrimoine urbain portant la fonction d'héritage culturel d'un territoire.

La réaffectation des friches urbaines, et notamment des friches ferroviaires, qui portent une mémoire collective, naît d'un besoin d'appropriation des individus de leur territoire. Les friches se présentent dans ce cas en tant qu'opportunité d'action collective en intégrant la communauté et les citoyens dans les processus de planification, de la phase de conception allant jusqu'à la phase d'exécution. Ce genre de collectivité favorise ainsi l'inclusion sociale par la mixité et la proximité des nouveaux programmes injectés en ville, tout en ouvrant les portes à des offres d'emploi et de formation.

Les politiques d'aménagement urbain peuvent se baser sur les leviers de l'inclusion sociale – l'adaptabilité d'un territoire face à des transformations, l'autonomie des individus dans la ville et la collectivité et la solidarité au sein de la société – et sur l'urbanisme temporaire qui propose un programme diversifié, un modèle de ville qui tend vers le polycentrisme et des industries créatives, afin de sortir de l'état de friche. Ainsi, ceci pourrait mener à une croissance économique et à une nouvelle dynamique de quartier, tout en impliquant les citoyens dans la fabrique urbaine. Plus encore, le patrimoine urbain aide à la réinvention des espaces communs : s'il est conservé, il est réanimé par une nouvelle fonction et participe à cette dynamique.

L'aspect culturel, quant à lui, influence surtout l'aspect économique de tels projets. La classe créative, insérée dans l'aménagement urbain, attire le « talent » et lui permet de s'épanouir et de soutenir la croissance économique en ville. En effet, les industries créatives peuvent être employées comme des outils de gestion et de transmission de l'identité d'un quartier, d'une ville ou d'un pays.

La reconversion des friches aiderait donc à rendre une ville plus accueillante en encourageant des rencontres entre les individus et une mutualisation de leurs pratiques, renvoyant alors aux leviers de l'inclusion sociale. Ce genre d'espace généré agit comme un vecteur de solidarité et d'entraide qui doit la richesse de ses lieux à ses différents usagers. Ceci remédie à la coupure urbaine remarquée lors de l'apparition d'une friche par le tissage de liens, tant au niveau urbain en ouvrant la friche sur la ville, qu'au niveau social en favorisant l'inclusion des individus.

## **PARTIE B. CAS D'ETUDE**

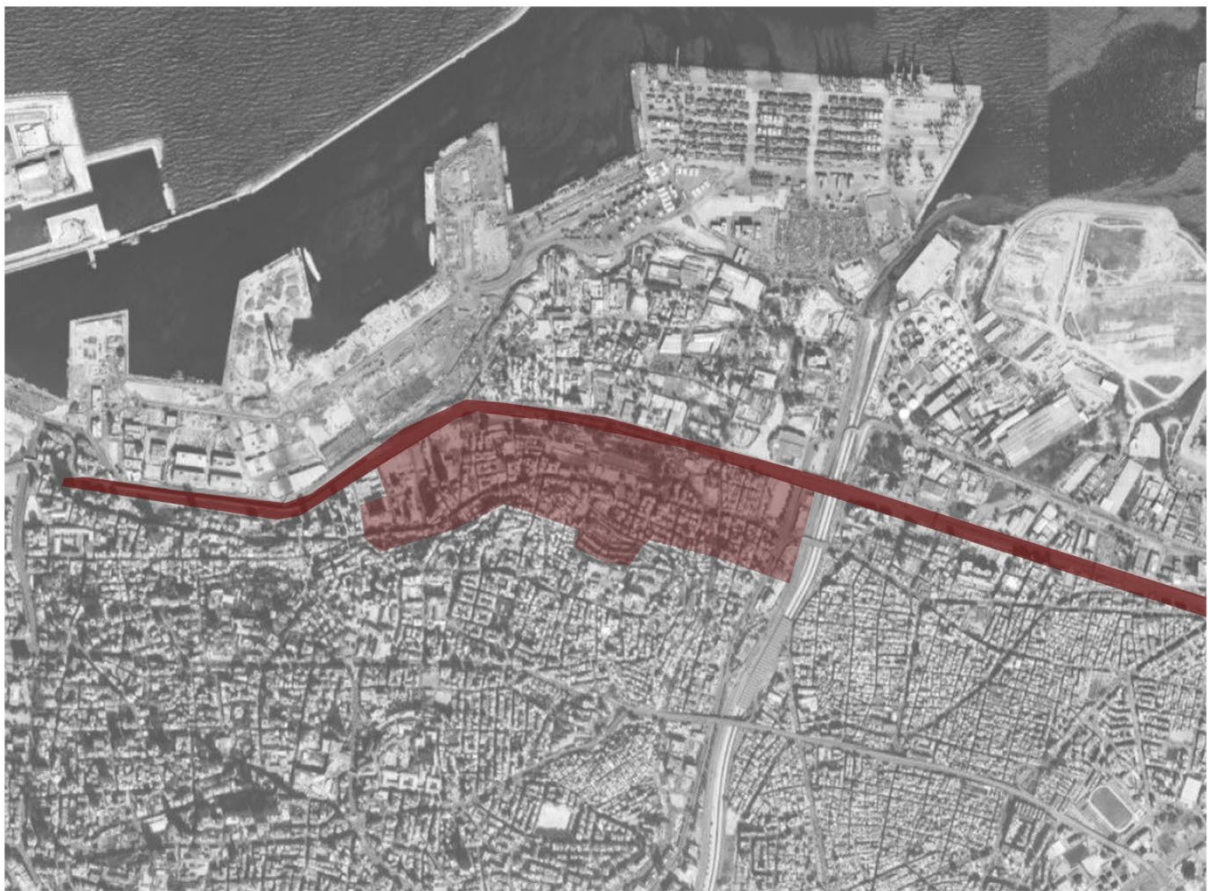
### **CHAPITRE 1. L'INCLUSION COMME OUTIL DE REHABILITATION DE LA FRICHE : LE QUARTIER DE MAR MIKHAEL**

Suite au développement théorique du processus de régénération des friches urbaines et du potentiel que ces dernières représentent vis-à-vis de l'inclusion sociale en ville, le cas d'étude porte sur l'ancienne station de trains du quartier de Mar Mikhael à Beyrouth, aujourd'hui laissée à l'abandon et très rarement et faiblement exploitée.

En prenant en compte son contexte et les opportunités qu'elle évoque face aux enjeux actuels de la société, comment cette friche peut-elle être réhabilitée en vue de répondre aux besoins et aux aspirations de la population du quartier et de la ville et devenir un lieu inclusif pour tous ?

#### **1.1 EVOLUTION DE LA VILLE DE BEYROUTH**

Un regard sur l'histoire du pays et surtout de Beyrouth est nécessaire pour comprendre les enjeux socio-économiques qui couronnent les différents besoins de reconstruction, que ce soit de la Guerre Civile de 1975 et ses principaux acteurs aux reprises d'affrontements plus récents. Cette dernière se divise en deux phases. La première (1975-1982) voit des violences durant deux ans avant l'intervention armée d'états voisins tels que la Syrie, l'Arabie Saoudite, l'Egypte et l'Israël ; sous le régime syrien et suite à de nombreuses luttes internes, une sorte de paix marque la fin de cette période. Mais la même année, la seconde phase (1982-1990) débute avec la présidence fragile de Amine Gemayel et des conflits dans des régions jusque-là peut touchées, mais aussi dans les montagnes du Chouf – la « guerre de la montagne » – où des violences religieuses prennent lieux. Les chrétiens et maronites sont menés à fuir leurs régions, par peur d'être massacrés. Plusieurs combats succèdent, pour enfin arriver à l'accord de Taëf, un accord de paix. La reconstruction commence alors lentement sous la tutelle de la Syrie, avec l'établissement de plans de redressement économique en vue d'une croissance modérée et l'émergence de 'l'économie noire', et est interrompue par la reprise des conflits.



*Fig. 12 : Localisation du quartier de Mar Mikhael à Beyrouth (source : retravaillée à partir de googlemaps.com)*

Par la suite, la période de reconstruction d'après-guerre reprend avec trois phases de transformations prévues – un boom privé et des projets publics, un ralentissement économique implémentant ces projets et une récession économique avec la fin de cette reconstruction. Ces projets comprennent aussi des interventions sur les espaces publics qui se voient gentrifiés ou aussi élitisés.

A Beyrouth, qui dit reconstruction, projets d'après-guerre et appropriation d'espaces publics, dit Solidere<sup>32</sup>. Une description des acteurs ainsi que des intentions, réalisées ou non, de cette société libanaise anonyme aidera à comprendre les bouleversements que subit la région et les nouveaux phénomènes auxquels elle fait face. D'où l'apparition des 'starchitects' à renommée internationale – Zaha Hadid, Herzog et de Meuron, Foster, Bernard Khoury... – qui viennent construire au Moyen-Orient et moderniser les villes ; ils entraînent un boom économique à Beyrouth.

## 1.2 EVOLUTION DU QUARTIER DE MAR MIKHAEL

D'un point de vue historique, le quartier de Mar Mikhael (fig. 12) s'est formé autour de la route reliant le Nord du pays au Sud, d'une gare et d'un tissu commercialement animé. Connu pour son architecture traditionnelle patrimoniale datant de l'époque du mandat français et ses bâtiments modernes des années 1950, cette zone a toujours été très active. Son riche tissu urbain s'est rapidement développé autour d'une mixité alliant la vie, le travail et les loisirs. Ayant abrité une des premières et plus importantes usines de bière du Liban, cette zone a toujours fait partie d'une région très productive. Au Nord-Est de Mar Mikhael, le port de Beyrouth et au Nord-Ouest, la région de Bourj Hammoud, continuellement qualifiée de zone marchande. Cette dernière comprend une usine de textile enrichie ainsi que plusieurs magasins de tissus et d'artisanat. Ainsi, le quartier étudié est entouré par des artisans et professionnels de tous les âges qui n'ont pas les infrastructures nécessaires pour pratiquer leurs métiers.

De plus, il est caractérisé par la diversité ethnique et la mixité sociale qu'il renferme. Il a longtemps été considéré comme un quartier populaire à faible revenu, jusqu'à l'arrivée

---

<sup>32</sup> Solidere (Société Libanaise pour le Développement et la Reconstruction du Centre-ville de Beyrouth) est une société anonyme libanaise chargée de planifier et de réaménager le quartier central de Beyrouth après la guerre civile libanaise. En accord avec le gouvernement, l'entreprise a une forme unique de partenariat public-privé.



*(Fig. 13 : La station de trains de Mar Mikhael, 1895 (source : wikipedia.com, consulté le 10 décembre 2021)*



*Fig. 14 : Le Bâtiment des Voyageurs, 1900 (source : wearelebanon)*

relativement récente d'un afflux d'artistes et de jeunes professionnels, revalorisant ainsi le quartier par un boom de bars, de restaurants, de boutiques, de galeries d'art et de studios d'enregistrement qui prennent le dessus des garages et des petits magasins d'antiquités. Par la suite, de nouveaux investisseurs et une nouvelle catégorie d'habitant sont attirés, transformant alors l'image du quartier à travers la prolifération des industries culturelles et commerciales. Par conséquent, l'usage mixte de ce quartier s'est modifié avec des activités de jour et de nuit qui ne coïncident pas souvent.

D'autre part, une loi des « anciens loyers », résultant de la hausse flagrante des prix des locations émerge. De nouveaux systèmes de lotissement sont ainsi mis en place : 3 à 5 parcelles peuvent être regroupées pour monter des immeubles à gabarits très élevés. Nous pouvons alors parler de justice sociale face à une rénovation urbaine et un renouvellement social – avec l'apparition dominante des industries créatives. De plus, la notion de gentrification est introduite par les projets de reconstructions de la société foncière Solidere, qui touchent principalement le centre-ville, adjacent au quartier de Mar Mikhael ; cette proximité physique va naturellement affecter les dynamismes du quartier, à commencer par un phénomène de gentrification plus que jamais dominant, bouleversement l'état socio-économique présent. Le terme « justice sociale » devient alors un objet d'étude important dans la conservation de l'esprit des lieux, et une régénération urbaine commence à être pensée. L'installation des industries créatives constitue un exemple courant de rénovation urbaine et sociale du quartier.

Enfin, les grands espaces publics n'existent presque pas sur le territoire, et donc les usagers s'approprient les escaliers et les impasses.

Suite à la compréhension des enjeux contextuels du quartier de Mar Mikhael, les habitants et les usagers pourraient-ils s'approprier les friches existantes pour en faire des lieux collectifs et inclusifs ?

### 1.3 LA STATION DE TRAINS DE MAR MIKHAEL

#### a. Evolution historique

##### *Empire Ottoman*

Aux alentours du milieu du XIXe siècle, des réformes destinées à moderniser l'Empire Ottoman, les Tanzimats, sont lancées en vue de combler le manque d'infrastructures.



*Fig. 15 : L'atelier des locomotives, 2020 (source : mémoire universitaire de Ghadar, A.)*



*Fig. 16 : L'annexe du Bâtiment des Voyageurs, 2020 (source : mémoire universitaire de Ghadar, A.)*

Parallèlement, les grandes puissances européennes (France, Angleterre, Allemagne, Russie) souhaitent s'appropriier des zones de cet Empire en déclin. C'est ainsi, en 1856, qu'une première concession pour un chemin de fer, allant de Smyrne à Aïden, est accordée à un groupe d'investisseurs anglais.

La même année, un ancien officier de marines, le comte Edmond de Perthuis, obtient une concession pour la création d'une route carrossable allant du port de Beyrouth à la ville de Damas, formant ainsi le carrefour commercial le plus important de la région.

#### *Mandat français et création du réseau*

Avec un projet ferroviaire anglais menaçant de détournerait le trafic des marchandises du port de Beyrouth vers le port de Jaffa en Palestine, les français s'empressent de lancer un projet : en 1891, une compagnie française obtient le permis de concevoir un chemin de fer allant de Beyrouth à Damas : la Compagnie de la voie ferrée économique de Beyrouth-Damas. Son exploitation débute le 5 août 1895.

Cette initiative retrouve rapidement un projet Belge qui travaille sur le Chemin de fer en Syrie à l'époque, et les deux lignes sont unies. D'où l'apparition de la Société des Chemins de fer Ottomans économiques de Beyrouth–Damas–Hauran. Les villes se développent ainsi autour de cette voie ferrée.

Plus tard, durant la Seconde Guerre Mondiale, le chemin de fer a vastement été utilisé. La ligne Haïfa-Beyrouth-Tripoli a été le dernier lien entre les rails européennes et nord africaines, sans compter le ferry à travers Bosphore et Istanbul mais qui n'était pas destiné à l'usage civil.

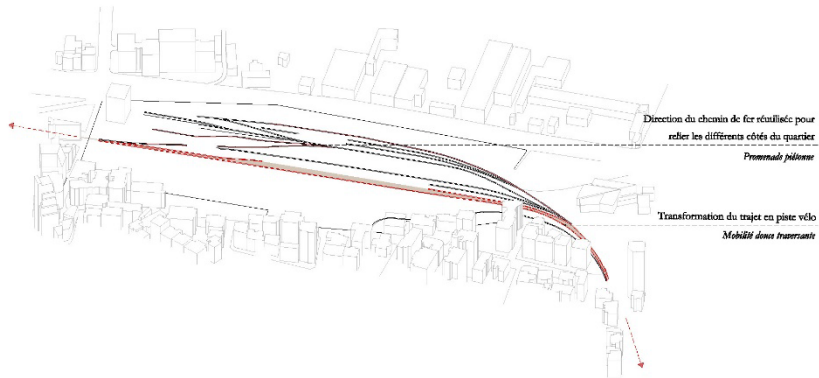
En 1946, le gouvernement libanais achète le chemin de fer Naqoura-Tripoli à 5.000.000 £, et devient le Chemin de fer de l'Etat Libanais (CEL) en 1960.

Cependant, la Guerre Civile du Liban a gravement endommagé le chemin de fer, ce qui a, petit à petit, mis fin à ses services ; des pistes sautées par des milices, les bombardements de l'armée israélienne, les forces de sécurité syriennes qui déterraient des pièces de rails pour les revendre en tant que ferrailles au Pakistan... En 1974, une ligne à vapeur fonctionnait toujours, bien que déficitaire. Enfin, la ligne entre Beyrouth et Damas fut définitivement mise à terme en 1976.

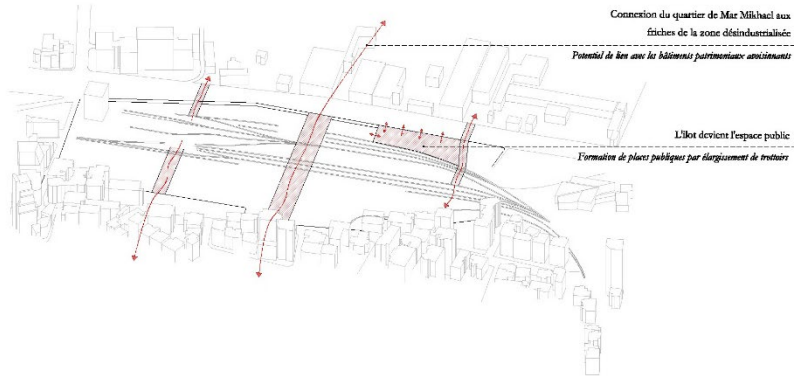
### 1. Coulée verte traversante



### 1. Nouvelle dynamique de quartier - mobilité douce traversante



### 3. Désenclaver l'îlot de l'ancienne gare



### 4. Lieux de rencontre et de mutualisation formés

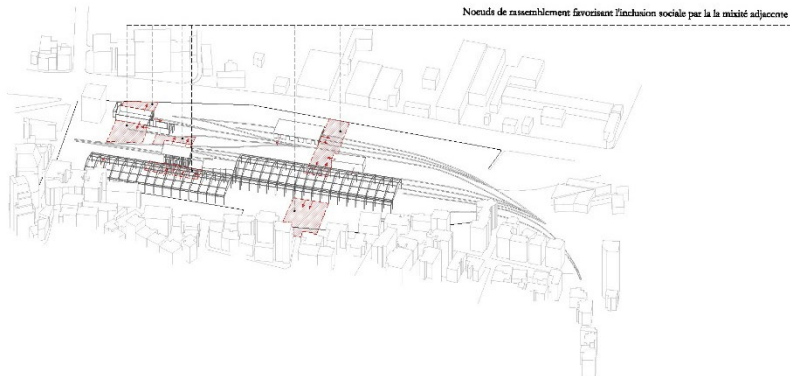


Fig. 13 : Diagrammes conceptuels (production personnelle)

## b. Analyse sociologique – Identification de l'exclusion

Le site de l'ancienne station de trains présente quelques formes d'inhospitalité du territoire se matérialisant sous forme de fractures urbaines – identifiée par la saturation du territoire autour du site et les axes de forte mobilité tel que la voie rapide adjacente au terrain, sans oublier les barrières physiques sous forme de grilles et de murs autour du site – et sociales découlant de l'essor immobilier suite à la reconstruction d'après-guerre, renvoyant ainsi à l'exclusion sociale.

Une opportunité de reconnexion du site avec ses environs se présente alors par une intervention sur cette friche.

## c. Caractéristiques patrimoniales

Aujourd'hui, le site est presque totalement abandonné ; il reste uniquement la direction des chemins de fer du Liban, malgré l'arrêt du fonctionnement des trains sur l'ensemble du territoire libanais. L'extérieur des bâtiments est principalement végétalisé naturellement et les infrastructures ferroviaires sont toujours présentes.

A l'intérieur du site étudié, quatre petits bâtiments patrimoniaux et deux autres contemporains sont injectés, sans aucune connexion entre eux, ayant des surfaces allant de 100m<sup>2</sup> à 700m<sup>2</sup> ; quant à eux, les deux hangars en structure métallique ont servi de lieu de stationnement de bus et ont parfois fait l'objet d'interventions temporaires sous forme d'évènements nocturnes ponctuels. Ces derniers ont des surfaces comprises entre 4620m<sup>2</sup> et 7270m<sup>2</sup>. Ces variétés de surface permettent alors d'accueillir une mixité fonctionnelle favorisant l'inclusion sociale.

## 1.4 DEMARCHE CONCEPTUELLE

Avec les différentes difficultés auxquelles est soumis le peuple libanais, le besoin de solidarité et d'espaces où les gens peuvent se retrouver et faire des liens pour ainsi nourrir cette solidarité est dominant. Dans ce cas, la valorisation des ressources existantes productives et culturelles qui représentent la richesse culturelle et patrimoniale de la région gagnerait à être faite à travers la réhabilitation de l'ancienne station de trains.



Les intentions d'intervention visent tout d'abord la réactivation de la mobilité, du Sud au Nord de la zone, en réanimant l'axe historique qui était traversé par le train pendant plusieurs années. Les nouveaux flux créés vont contribuer à la revitalisation de l'économie, à la mise en place d'une nouvelle dynamique sociale et à l'évolution de l'expérience piétonne. A une plus grande échelle, ceci se dirige vers le développement à long terme de la ville à l'échelle humaine.

Un travail sur la mobilité douce se fait également en renforçant les transports en commun par une ligne de bus adjacente au terrain et s'arrêtant du côté du boulevard, amenant ainsi à diminuer la vitesse des flux automobiles ce qui encouragera les traversées de part et d'autre de ce boulevard, connectant ainsi les différents quartiers.

Cette dernière notion participe à la liaison de l'îlot à son entourage par son ouverture sur la ville et en éliminant les barrières physiques causant des fractures urbaines. Au Nord du terrain, beaucoup de parcelles sont abandonnées ou en état de friche, et certaines contiennent des bâtiments patrimoniaux récemment classés qui gagneraient à être réutilisés.

La proximité d'une multitude de pratiques est essentielle pour l'innovation, favorisant la facilité d'accessibilité en diminuant la nécessité de l'usage des transports. L'image globale du projet serait ainsi axée sur des efforts sociaux. Plus tard, la friche transformée pourrait devenir un « landmark » national pour la mode et la culture, dans lequel les gens apprennent, découvrent et achètent des produits de qualité.

## 1.5 OPTION PROGRAMMATIQUE D'INTERVENTION

S'adressant à l'ensemble de la population du quartier de Mar Mikhael, la politique d'aménagement employée découle du besoin grandissant de la région à retrouver de nouveaux lieux de formation et d'éducation ainsi que des opportunités de travail.

Reprenant les principes de l'inclusion sociale en milieu urbain, le programme proposé est mixte avec des fonctions diverses : des espaces de travail et de production textile, des équipements sportifs modulables dans une halle et extérieurs, une bibliothèque

De plus, le site présente de vastes espaces extérieurs réaménagés en parc public, en espaces de récréation et de loisirs tel qu'un skate-park et une aire de jeu, et en petites promenades végétalisées entre les différentes fonctions injectées.

## BIBLIOGRAPHIE

### LIVRES

CHAMPAGNE, C. (2021). *Les fondamentaux du codéveloppement*. Canada : Presses de l'Université du Québec.

JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

### ARTICLES

AMBROSINO, C. et ANDRES, L. (2008). « Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace ». *Espaces et sociétés* 134 (3) : 37-51.

BEHAVANA, J. (2021). « La reconquête des friches urbaines : une solution indispensable pour un urbanisme plus vertueux dans les villes françaises ? ». *HAL open science*.  
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03359692/document>

BONNET D'OLEON, L-M. (2021). « L'urbanisme temporaire et le projet urbain : début et fin de nouvelles temporalités dans la fabrique de la ville : de l'enjeu de définition à l'enjeu d'évaluation des projets d'occupation temporaire ». *HAL open science*.  
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03286655/document>

BOURILLON, F. (2008). « Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment ». *Open Editions Journals* [En ligne], 38. <https://journals.openedition.org/rhcf/448>

CHANTELOT, S. (2009). « La thèse de la « classe créative » : entre limites et développements ». *Géographie, économie, société*, 11 (4) : 315-334.  
<https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2009-4-page-315.htm>

CINQ-MARS, M., FORTIN, D. (2007). « Les enjeux de la planification participative : pouvoir à la communauté ou hégémonie des groupes dominants ? ». *Cahiers internationaux de la psychologie sociale*, 74 (2) : 29-47. <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-internationaux-de-psychologie-sociale-2007-2-page-29.htm>

FRIMOUSSE, S., PERETTI, J.-M. (2019). « Comment développer les pratiques collaboratives et l'intelligence collective ». *Question(s) de management* [En ligne], 25.  
<https://www.cairn.info/revue-questions-de-management-2019-3-page-99.htm>

GARNHAM, N. (2005). « From cultural to creative industries: an analysis of the implications of the "creative industries" approach to arts and media policy making in the United Kingdom ». *International Journal of Cultural Policy* (11) : 15-29.

HALBERT, L., BRANDELLERO, A., CALENGE, P., DAVOULT, C., WAELLISCH, U. (2008). Paris, métropole créative. Clusters, Milieux d'Innovation et Industries culturelles en Île-de-France. Rapport final pour le compte de MEDAD/PUCA et ministère de la Culture. Marne-la-Vallée : Laboratoire Techniques, Territoires et Société, Université de Marne-la-Vallée (Latts). [http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/culture\\_territoires\\_rapport\\_final\\_2.pdf](http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/culture_territoires_rapport_final_2.pdf)

JANIN, C., ANDRES, L. (2008). « Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ? ». *Annales de géographie*, 5 (663) : 62-81.

KELBAUGH, D. (2014). « The Environmental Paradox of the City, Landscape Urbanism, and New Urbanism ». *Consilience : The Journal of Sustainable Development* [En ligne], 13. <https://journals.library.columbia.edu/index.php/consilience/article/view/3946/1717>

LE CAPITAINE, J.-Y. (2013). « L'inclusion n'est pas un plus d'intégration : l'exemple des jeunes sourds ». *Empan* [En ligne], 89. <https://www.cairn.info/revue-empan-2013-1-page-125.htm>

LUSSO, B. (2010). « Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher ». *Metropoles* [En ligne], 8. <https://journals.openedition.org/metropoles/4357>

MATTOUG, C. (2017). « Vers une ville inclusive. Leviers de création de valeurs et de richesses ». *Les ateliers, maîtrise d'œuvre urbaine* [En ligne], consulté le 5 janvier 2022. [https://www.ateliers.org/media/workshop/documents/fr\\_ateliers\\_document\\_de\\_contexte\\_final-compressed.pdf](https://www.ateliers.org/media/workshop/documents/fr_ateliers_document_de_contexte_final-compressed.pdf)

MERZAGHI, F., WYSS, M. (2009). « Comment une friche ferroviaire se transforme en quartier durable : Le quartier Écoparc à Neuchatel en Suisse ». *Vertigo* [En ligne], 9. <https://journals.openedition.org/vertigo/8757#toc>

PADDEU, F. (2017). « Cultiver les friches urbaines comme de nouveaux communs (Detroit, États-Unis) ». *Géographie et cultures*. [En ligne], 103. <https://journals.openedition.org/gc/5775#tocto1n3>

PICHON, P. (2010). « La ville, lieu d'accueil et d'hospitalité ? Le partage de l'espace en Île-de-France. Les usages de l'espace public en question ». *L'expérience limite du sans-domicile-fixe*, pp. 31-40. [https://www.professionbanlieue.org/IMG/pdf/rrhospitalite\\_2010.pdf](https://www.professionbanlieue.org/IMG/pdf/rrhospitalite_2010.pdf)

RENOIR, S. (2021). « Le rôle de la culture et des industries créatives dans la reconversion territoriale de Detroit : la production d'un espace adapté au capitalisme cognitif-culturel ». *IdeAs* [En ligne], 17. <http://journals.openedition.org/ideas/10429>

SAAD, E. (2013). « Achrafieh and mar Mikhael, Youth-led Architectural Heritage Mapping in Beirut ». *Nahnoo* [En ligne], consulté le 29 septembre 2020.

<http://nahnoo.org/wp-content/uploads/2020/01/Ashrafieh-and-Mar-Mikhael-17-aug.pdf>

TENDJOUKIAN, T. (2021). « La gare de Beyrouth, enquête sur une architecture singulière inspirée du PLM ». *Historail* (56) : 28-39.

WOITRIN, M. (1979). « Intégration en architecture et urbanisme ». *Les annales de la recherche urbaine* (5) : 14-26.

ZOUAIN, G., LIATARD, F. et FOURNIER, Z. (2012). « Les industries créatives dans la ville - le cas du quartier de Mar-Mikhael à Beyrouth ». *Academia* [En ligne], consulté le 10 octobre 2020.

[https://www.academia.edu/42249091/Les\\_industries\\_cr%C3%A9atives\\_dans\\_la\\_ville\\_le\\_cas\\_du\\_quartier\\_de\\_Mar\\_Mikhael\\_%C3%A0\\_Beyrouth](https://www.academia.edu/42249091/Les_industries_cr%C3%A9atives_dans_la_ville_le_cas_du_quartier_de_Mar_Mikhael_%C3%A0_Beyrouth)

## SITES INTERNETS

Epfig.fr. Les établissements publics fonciers d'Etat. <https://www.epfig.fr/wp-content/uploads/2019/08/Brochure-de-presentation-des-EPF-detat.pdf> [consulté le 10 mai 2022].

HAYEK, C. et KEBBI, J. (2019). « Quand la jeunesse révoltée ressuscite les lieux culte de Beyrouth ». *L'Orient Le Jour*, 23 octobre 2019.

<https://www.lorientlejour.com/article/1192257/quand-la-jeunesse-revoltee-ressuscite-les-lieux-cultes-de-beyrouth.html>

*Hubinstitute.com* Carlos Moreno : « Chaque euro investi dans la vie urbaine doit comporter une part d'économie, d'écologie et d'inclusion sociale ».

<https://hubinstitute.com/2019/PenserLaVille-Carlos-moreno-ville-humaine-intelligente-environnement-inclusion> [consulté le 15 mai 2022].

*Puca.gouv.fr*. L'urbanisme de projet en chantier : le projet DARWIN. <http://www.urbanismepuca.gouv.fr/IMG/pdf/monographie-darwin-projets-negociés.pdf>

*Somme.gouv.fr*. Typologie des friches selon leur potentiel de reconquête agricole et forestière. <https://www.somme.gouv.fr/content/download/33009/202794/file/Fiche%20friche%20%20C3%A0%20potentiel.pdf> [consulté le 15 mai 2022].

## OUVRAGES SCIENTIFIQUES

BASILE, M. (2019). « Dynamiques des quartiers créatifs : une approche par la proximité ». Dans *Scènes locales, clusters culturels et quartiers créatifs. Les ressorts et enjeux territoriaux du développement culturel*. Sous la direction de Emin S. et Schieb-Bienfait N. Rennes : Presses universitaires de Rennes, pp. 221-235.

BELLEIL, S. (2013). *Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard*. Travail de fin d'études. Master Sciences du Territoire spécialité Urbanisme Projet Urbain (Université Pierre Mendès France).

EL SAMAD, D. (2016). *Property, housing and processes of gentrification: a case study of the neighborhood of Mar Mikhael (Beirut)*. Travail de fin d'études, Master of Urban Planning and Policy (American University of Beirut).

FLORES, F. (2020). *Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique*. Travail de fin d'étude, Master Erasmus Mundus TPTI (Universidade de Evora).

PERRIN, J. (2017). *La reconversion des friches urbaines en espaces publics verts : le cas de la High Line à New York*. Travail de fin d'études, Maitrise en études urbaines (Université du Québec à Montréal).

PLAISANCE, E. (2020). L'inclusion comme théorie pratique. *Revista Educação Especial* (33): 1-23. <https://www.redalyc.org/journal/3131/313162288062/movil/>

REY, E., LUFKIN, S. (2015). *Des friches urbaines aux quartiers durables*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

SERVIANT, O. (2015). *La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines. Sciences de l'Homme et Société*. Travail de fin d'études, Master en Sciences du Territoire – Urbanisme et Projet Urbain (Institut d'Urbanisme de Grenoble – Université Pierre Mendès France).