

# bien vivre

Domaine d'étude de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »

Séminaire « (In-)hospitalité des lieux ? »

Mémoires 2020-2021



# Habiter Porto, côtoyer le vide urbain.

## Mémoires 2020-2021

Séminaire « (In)hospitalité des lieux ? »,  
département de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »,  
École nationale supérieure d'architecture de Marseille,  
184, avenue de Luminy, case 924,  
FR-13288 Marseille Luminy, CEDEX 9

Équipe encadrante :  
Fleur Beauvieux, Matthieu Duperrex, Jean-Marc Huygen,  
Nadja Monnet, Julia Rostagni et Arnaud Sibilat.

© textes et photos : auteur-e-s, sauf mentions.  
© photo de couverture : d'après Léa Pizzanelli.

Voir les autres travaux du séminaire :  
<https://www.marseille.archi.fr/enseignements/productions-pedagogiques-de-lensam/de4/in-hospitalite-des-lieux/>

Pierre THOMAS

Remerciements :

À Nadja Monnet pour son suivi et ses encouragements, même à plus de 1500 kilomètres de distance. A Matthieu Duperrex, Julia Rostagni & Arnaud Sibilat pour leur pédagogie. À Julien Jarrige pour m'avoir initié à l'exercice de la photographie, et pour avoir prêté les siennes par moment sur ce mémoire.

E tambem a Raquel, Ines, Joao, Antonio e aos todos amigos encontrados durante esta ano, pela sua ajuda e sua conselhos.

Sauf mention contraire, les photographies ont été prises par moi-même sur la période d'octobre à décembre 2020 à Porto, Portugal. La sensation de grand vide qu'elles peuvent donner, bien qu'étant dans le thème du mémoire, est aussi en partie due à la situation de pandémie mondiale qui a sévit sur cette même période. Elle a vidé la rue de ses activités, de ses marcheurs et de ses rencontres.



*Quartier Lapa, Porto.*

## SOMMAIRE

Introduction.....	8
1. Le centre-ville de Porto, du patrimoine au vide urbain.....	12
1.1. Reloger et étendre Porto.	
1.2. La patrimonialisation comme levier politique de gestion.	
1.3. Une régénération vectrice de perte.	
2. L'état transitoire du foncier, une collision urbaine.....	26
2.1. Habiter le Patrimoine, habiter le vide.	
2.2. Nommer les espaces vacants.	
2.3. Collision & cohabitation.	
3. La sémantique du vide dans la ville.....	44
3.1. L'importance du vide.	
3.2. Le réservoir de la ville.	
Conclusion.....	54
Bibliographie.....	56

**RÉSUMÉ /** À Porto, le vide est une définition imprécise et imparfaite de l'espace résiduel. Dans cette ville, l'idée de vide renvoie plus à une sensation qu'à un type spécifique d'espace, et pour cause, la notion de vide employée dans ce texte n'a pas la prétention de désigner avec savoir mais plutôt de raconter une sensation perçue lorsqu'on contemple et côtoie le tissu perforé de Porto. Parler de cette sensation avant de chercher à la raisonner, c'est ce qui m'a permis de mieux la définir : c'est à la fois le produit de l'histoire, un mécanisme, une substance, une nuisance et une ressource de la ville.

Or, si le vide est le fruit des mécanismes de l'urbanisation et de la densification des villes, il constitue aussi l'ADN de celles-ci. L'idée de côtoyer le vide urbain vient de cette image de substance miscible entre perforations et masses bâties qui se mélangent dans Porto. L'usage de ce terme pour renvoyer à une matrice d'espaces (en friches, délaissés, résiduels) peut sembler imparfait tant il a une connotation péjorative, et tant il sera difficilement associé à la richesse d'un élément. Pourtant, tout l'objet de cette étude sera justement de montrer que ce terme est essentiel. Un vide urbain n'est jamais vide de sens.

## MOTS-CLÉS

Vide  
Vacance  
Friche  
Délaissé  
Régénération  
Végétalisation  
Porto

## Introduction

Le 9 septembre 2020, je pars vivre au Portugal pour un an dans le cadre d'un échange universitaire, et j'entame un périple de près de 1500 kilomètres à destination de Porto. Je pars de Marseille par la route et sillonne tout le sud de la France, traverse l'Espagne de bout en bout ainsi que le nord du Portugal. Je passe 13 heures dans une voiture chargée d'affaires, je franchis deux frontières, consomme trois pleins d'essences et fais les quinze pas dans ma tête. Contrairement à la brutalité avec laquelle les aéroports savent vous jeter d'un territoire à un autre sans aucun ménagement, voyager par la route donne tout le temps d'examiner la géographie changeante.

J'aborde la région de Porto par le nord et retrouve alors avec étonnement le même comportement routier que j'avais quitté quelques heures plus tôt à Marseille : le trafic se densifie, le balai des dépassements et des klaxons s'accélère. Le périphérique a le même arrière-goût que tous les périphériques : il y a une zone portuaire et industrielle sur ma droite, des Ikeas et des Auchans de la taille d'un quartier à ma gauche, de vilaines boîtes construites en aluminium un peu partout et autant d'enseignes publicitaires polluantes. Ma première entrée dans Porto se fait par un quartier tout neuf tel qu'on en fabrique en série dans toutes les grandes villes des pays du nord : des buildings en verre, sûrement pour chausser des bureaux d'assurances ou de banques ; des immeubles d'habitations, enduit blanc, fenêtres en PVC, trois portiques avec code pour se barricader de la rue ; quelques enseignes franchisées et bien sûr, un espace public vide.

L'océan n'est pas loin, je progresse sur la *Rua de Outubro* et pénètre de plus en plus dans le centre de la ville. Je commence à voir un Porto plus « authentique » défiler devant moi : les bâtiments sont de plus en plus colorés et ressemblent à ce que j'ai pu étudier du Portugal avant d'entreprendre mon voyage. Le rythme des façades se densifie (bien que beaucoup d'entre elles semblent inanimées). Mon GPS m'indique de tourner *Rua de Marques Marinho*, une rue que j'ai d'abord cru piétonne tant elle est étroite. Je m'engage dans ce boyau exigü pavé de pierres où les piétons et voitures ne peuvent pas se rencontrer en même temps. Cette rue est bordée par de petits immeubles aux nombreuses couleurs et faïences différentes. Parmi les façades qui m'entourent, certaines sont neuves, ornées et colorées, certaines semblent totalement à l'abandon. Mon regard est attiré par la végétation qui grimpe et engloutit certains bâtiments dont les portes et fenêtres ont été murées. Je découvre des parcelles entières occupées par rien, si ce n'est par une verdure spontanée et sans gestion. D'autres constructions me rappellent étrangement les cabanons marseillais que je connais bien : de forme et de facture modeste, fabriquées en autonomie et auto-organisées entre elles. Je m'étonne de l'esthétique de ce contraste tant toutes ces différentes unités se côtoient de près. Arrivé au bout de cette route pavée, il y règne une ambiance de village. Ce décor de carte postale en est presque caricatural. Je jette un dernier regard à mon GPS, je suis pourtant tout prêt du métro Lapa, en plein cœur du centre-ville de Porto.

J'ai d'abord découvert la ville, tant bien que mal au vu du contexte de pandémie mondiale, en parcourant les rues vides. C'est une expérience particulière quand on sait que le Portugal est réputé pour son ambiance vibrante. J'ai découvert la ville avant ses habitants, en marchant et en prenant des photos. Puis, j'ai fait des aller-retours avec des lectures qui m'ont permis



© Photo : Apple Plan.

d'avoir une compréhension plus analytique du terrain. Ce corpus bibliographique établi entre Marseille et Porto, parfois en anglais, parfois en français, parfois en portugais, m'a permis de préciser les ressentis que j'avais par une approche plus théorique.

Il m'a fallu finalement confronter une multitude de notions qui transcendent plusieurs domaines d'études (sociologiques, historiques, urbanistiques) avec la réalité observée, et en cela, je n'ai jamais trouvé de qualification plus efficace que celle de vide, justement parce qu'elle est imparfaite. Par exemple, on qualifie souvent localement les perforations d'une ville comme des « friches ». En effet, si cette notion est sémantiquement liée à un type d'espace et de mécanisme précis formé par l'activité de production et par un passé industriel, elle a fini par devenir un élément de langage plus courant. Aujourd'hui, par extension, on parle de friche pour qualifier plus ou moins tout type de résidu dans la ville : du terrain vague à la bâtisse abandonnée en passant par les friches industrielles et/ou portuaires. Il est devenu habituel de désigner toute marge spatiale non-utilisée, qu'elle soit bâtie ou non-bâtie, comme tel. Le terme de friche fait appel à des mécanismes du marché qui ont pu être – au moins en partie – communs à plusieurs villes : la friche a fini par définir une résultante de la densification des villes mondialisées qui ont, entre autres, eu à remplir la fonction de lieu de production. Ce terme, bien qu'il observe une partie de la réalité de ce vide, est péjorativement chargé de l'idée d'inaction, de nuisance et de césure avec le reste de la ville, censé être fonctionnel. La friche serait alors un résidu, hors de l'espace de la ville et dans une temporalité transitoire. En cela, ce terme est tout aussi imparfait.

Découvrir et décortiquer la situation complexe de Porto et de son stock de vides s'est fait par strates successives. Ainsi, l'étude suivante est amenée par la

confrontation de plusieurs approches différentes : elle se compose par un corps analytique perforé par des textes personnels, *reconnaisables par leur changement typographique*, des citations et des photographies.

## 1. Le centre-ville de Porto, du patrimoine au vide urbain

« À l'embouchure du Douro, la ville de Porto, s'éta-geant sur les collines dominant le fleuve, forme un paysage urbain exceptionnel qui témoigne d'une histoire de deux millénaires. Sa croissance continue, liée à l'activité maritime - ce sont les Romains qui la baptisèrent Portus, le port -, se lit dans la profusion des monuments qui s'y côtoient, de la cathédrale au chœur roman à la Bourse néoclassique en passant par l'église Santa Clara de style manuélin typique du Portugal ».

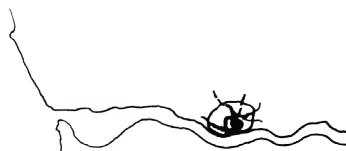
(Description du patrimoine classé de Porto par l'UNESCO, whc.unesco.org).

L'histoire moderne de Porto est modelée par un renouvellement urbain perpétuel depuis la fin du 18<sup>e</sup> siècle. En grande partie dû à l'essor commercial du nord du pays, la croissance de la ville et de sa population s'accélère à un rythme exponentiel. A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, cette évolution atteint les limites physiques de la ville qui s'est saturée, est devenue impraticable voire même insalubre. Il paraît alors impossible de repenser la ville à une plus grande échelle (Marques, Martins, 1988 : 205-219). Le manque de réflexion et de gestion politique globale, autant sur la densification des noyaux existants que sur l'étalement territorial, mène à des situations urbaines complexes. A défaut de fonctionner comme un ensemble ordonné, la ville se construit de plus en plus par cellules autonomes (quartiers et districts) peu communicantes entre elles. Cela signifie qu'il n'y a plus vraiment de centre de gravité – si ce n'est administratif et

Évolution  
morphologique de la  
ville de Porto.



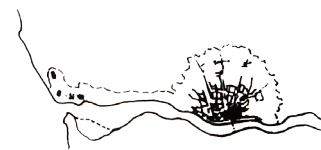
6<sup>e</sup> siècle



14<sup>e</sup> siècle



18<sup>e</sup> siècle



1823



1892



1995

économique grâce au port – et que la ville connaît un état transitionnel dans sa hiérarchisation. C'est une des raisons initiales pour lesquelles tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, le foncier du centre-ville se détériore au profit de la banlieue, plus neuve, moins chère et mieux équipée.

L'apparition des activités de services vont également ré-ordonner ce centre tandis que la banlieue continue de s'étendre pour accueillir des activités et des populations nouvelles. Aujourd'hui, il subsiste toujours un sentiment fort de perforation et de non-communication entre les différentes cellules du tissu urbain. Cela s'observe notamment par la dégradation voire le délaissement du foncier du centre-ville tandis que l'étalement de la banlieue subsiste et s'accélère toujours. Pour comprendre ce phénomène contemporain, deux périodes sont particulièrement majeures : la politique de logement des années 1970 (et son plan de renouvellement par Fernando Tavora), et le plan de régénération de l'urbain et du patrimoine des années 2000 (avec le Master plan de Porto Vivo SRU).

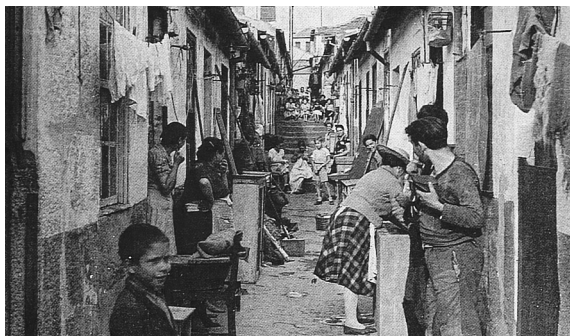
### 1.1. Reloger et étendre Porto

L'état défectueux du parc immobilier au début du 20<sup>e</sup> siècle est à l'origine de la législation mise en place pour initier des grands programmes de logement durant la 1<sup>ère</sup> République portugaise qui a débuté en 1910. Cependant, renversé 15 ans plus tard par un coup d'état, les autorités en place n'ont pas eu le temps d'implanter des solutions stables et les premières tentatives sont donc marquées par un échec évident. C'est l'*Estado Novo*, c'est-à-dire la seconde République de Salazar, qui a pris les premières mesures effectives durant les années 1940 et qui, d'une part, encourage la construction et, de l'autre, la réhabilitation des plots de certaines habitations ciblées

que l'on appelle les *ilhas*. C'est d'ailleurs en 1956 qu'est élaboré un plan d'assainissement des *ilhas* de Porto (Marques, Martins, 1988).

Paulo Seixas définit les *ilhas* comme « une unité urbaine de construction spontanée, qui ne peut être identifiée avec aucun type antérieur de construction urbaine ou rurale ». (Seixas, 1997 : 103-115). La majorité des *ilhas* est localisée dans d'anciennes zones d'habitation de la bourgeoisie locale, construites dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, dans le centre de la ville. Les problèmes d'insalubrité et de surpopulation qui ont pu en résulter ont mené les autorités locales à vouloir réformer ces espaces. C'est donc sous le régime de l'*Estado Novo* que la construction de logements sociaux va prendre un grand essor. Ainsi, plusieurs *ilhas* ont été détruites et des centaines de familles relogées. Cette politique de construction massive des années 1940 à 1960 s'est poursuivie avec l'annonce de la destruction de toutes les *ilhas* et la construction de 50 000 nouvelles maisons pour 1973, ce qui n'a jamais été réalisé en raison d'un nouveau coup d'état et du changement radical de politique qui en a suivi.

Chaque foyer d'*ilhas* "s'enroule" autour d'une rue principale et se déploie sur l'emprise de ce qui fut, autrefois, une bâtisse bourgeoise. Cette classe a en effet déserté certains quartiers du centre de la ville à cause de la proximité des industries et donc de toutes ses nuisances. C'est la raison pour laquelle on retrouve une même forme typologique aux foyers d'*ilhas*, puisqu'ils s'inscrivent dans le périmètre d'une parcelle-type en bande, avec une bâtisse en front puis son arrière-cours.



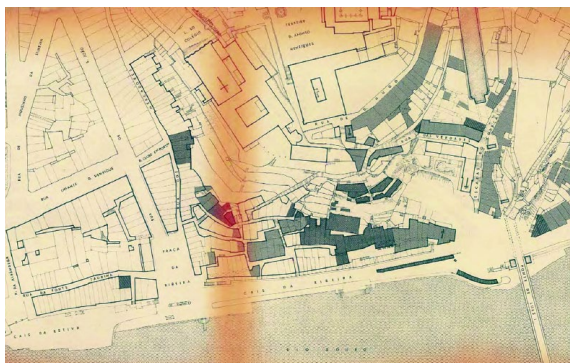
\* Appellation donnée aux pouvoirs locaux.

La discussion des emplacements adéquats pour le relogement des classes pauvres va être engagée et aboutira à la définition de deux solutions proposées : l'une défendue par les techniciens de la *Camara municipal*\* de Porto, l'autre par des représentants des autorités nationales. La première solution prônait la réhabilitation des secteurs les plus dégradés selon un cycle de réhabilitation/relogement pour éviter que l'on ne force les gens à se déplacer vers des zones éloignées de la résidence antérieure. La seconde soutenait qu'il fallait créer des quartiers populaires à la périphérie inoccupée de la ville et bâtir l'expansion de la ville de cette manière. Cette proposition fut soutenue par le pouvoir central, nettement favorable à un zonage social. Elle a fini par prévaloir, en implantant à la périphérie de la ville la plupart des quartiers construits à partir de 1957. Ceux-ci forment actuellement une couronne discontinue, facilement repérable dans l'organisation de l'espace urbain de Porto.

Cette politique urbaine n'ayant pas été poursuivie jusqu'au bout, certains de ces îlots sont restés et restent encore aujourd'hui en état transitoire, comme des vestiges témoins de l'histoire. Depuis les années 1950, et alors que l'on constate un ralentissement de la croissance démographique à Porto, dans les zones périphériques la population a presque doublé. Le rythme accéléré de la construction à l'usage d'habitations et d'industries a été rendu possible à la fois par le moindre coût du terrain et par l'allongement progressif des infrastructures routières. Néanmoins, les anciennes zones résidentielles du centre dont font partie les vestiges des *ilhas* sont pour certaines toujours en vacance et constituent les perforations du tissu urbain actuel. Le centre s'est alors vu « figé », c'est-à-dire que jusque dans les années 2000, aucune politique urbaine d'envergure n'a été entreprise pour re-qualifier le foncier et la hiérarchie de ces espaces urbains des quartiers de la vieille-ville.

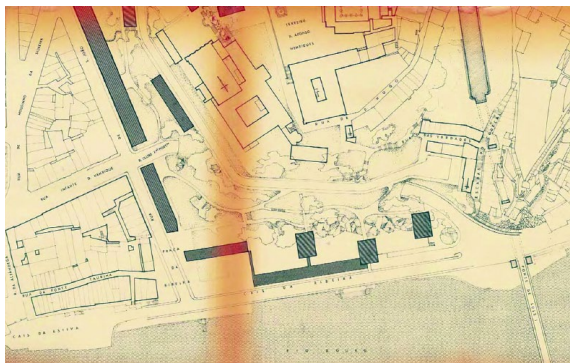
© Ilha rue S. Victor, image tirée du livre "As ilhas do Porto-Estudo socioeconómico" par Manuel Pimenta (gauche).  
© Ilhas abandonnée photographiée en 2020 non-loin de la rue S. Victor, Pierre Thomas (droite).

Tout au long des années 1960, les changements intrinsèques dans la politique portugaise ont mené le pays à la révolution de 1974. C'est dans ce climat changeant que les architectes portugais ont été encouragés à assumer un rôle plus social dans leurs réalisations. Un des exemples les plus édifiants est le travail de Fernando Tavora, architecte de Matosinhos. En 1969, il présente un projet urbain pour la ville de Porto qui propose une réorganisation par grands ensembles afin de revitaliser les plots du cœur de la ville. Ces projets-ci, en gris sur la carte, n'auront pas abouti.



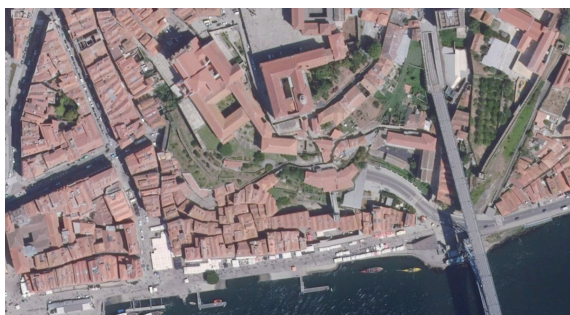
*Barredo, Setup and Salubrity Study of Barredo, José Júlio Afonso, 1949.*

(©: CMP, *Estudo de Renovação Urbana do Barredo [Barredo Urban Renewal Study]*, drawing 12, (Porto: CMP, *Direcção dos Serviços de Habitação, 1969*) [Oporto City Hall, Housing Services Directorate]).



*Barredo, Long Term Re-building Proposal, Manuel Marques de Aguiar, 1954.*

(©: CMP, *Estudo de Renovação Urbana do Barredo [Barredo Urban Renewal Study]*, drawing 13, (Oporto: CMP, *Direcção dos Serviços de Habitação, 1969*) [Oporto City Hall, Housing Services Directorate]).



*Image satellite en 2016.*

(©: Apple plan).

## 1.2. La patrimonialisation comme levier politique de gestion

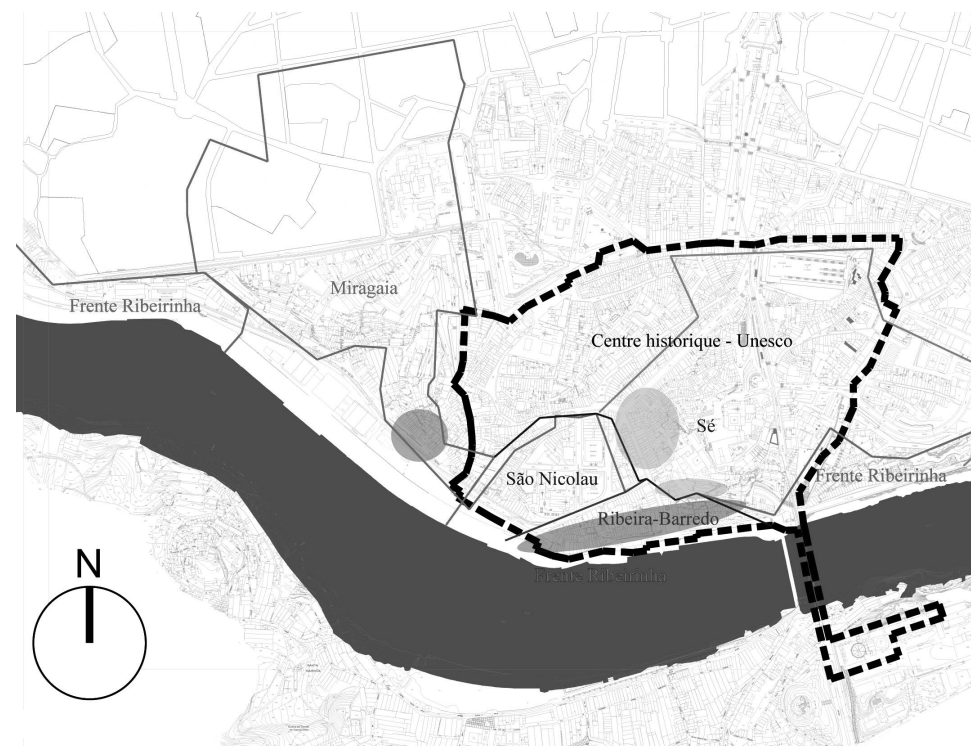
L'entièreté du centre-ville historique de Porto est classé comme monument national depuis la décision du 8 septembre 2001. Il a rejoint le patrimoine mondial de l'UNESCO cette même année. Au-delà des monuments visés par ces classements (comme le monastère de *Serra do Pilar*, ou le pont *Luiz I*), la majorité de la zone concernée est composée par des propriétés privées résidentielles. Les termes de la « conservation intégrée » d'un patrimoine ont été définis le 3 octobre 1985 lors de la Convention de Grenade : sont considérés « *patrimoine d'ensemble architectural* » les « *groupements homogènes de constructions urbaines ou rurales remarquables par leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique suffisamment cohérents pour faire l'objet d'une délimitation topographique* » (Conseil de l'Europe, 1985, art.1). Selon les différents articles de cette même convention, il doit être alloué aux autorités un régime légal de protection de ce patrimoine (dont les termes et la délimitation doivent être définis localement) en dehors de toute considération d'ordre économique. Le plan d'action de ces classements UNESCO semble donc aller dans le sens de la dite conservation et de la mise en valeur de ce patrimoine bâti.

En 2005, dans la conjoncture de cette mise en patrimoine et en accord avec des financements européens, les autorités portugaises mandatent le Master plan de Porto Vivo SRU, alors présenté comme le grand projet de régénération urbaine. C'est un plan

d'action mobilisant urbanistes, sociologues et promoteurs visant à re-dynamiser l'ensemble de la ville et de la métropole de Porto, en agissant de façon localisée. Le terme de régénération urbaine renvoie donc à un assemblage de processus visant à ré-investir des ensembles, privés ou publics, constitués de ces dites formes résiduelles - inutilisés ou marginales, qu'elles soient bâties ou non bâties - et de constructions remarquables abandonnées ou vétustes. Ces ensembles sont localisés dans les quartiers même du centre-ville classé, de plus en plus délaissés par les Portugais au profit de la banlieue dite « neuve », laissant derrière elle un nombre importants de vacances, de formes résiduelles ou inutilisées qu'elles soient bâties ou non bâties. D'une certaine valeur d'ancienneté, ils constituent pour les promoteurs une ressource stratégique pour revaloriser l'identité et l'image de ce centre-ville en perte de dynamisme.

En effet, le Portugal, bien qu'étant toujours un pays d'industries, a suivi les mêmes transitions économiques et sociales qui ont mené à l'apparition de la société de services. De par l'accélération du secteur tertiaire et ainsi la délocalisation massive des activités industrielles, Porto s'est vu vidé de son centre, laissant derrière lui ces espaces urbains de transition. Cet urbanisme desserré vers l'extérieur a entraîné la dévitalisation de certains espaces centraux qui se traduit par une sensation de « grand vide », c'est-à-dire par des espaces interstitiels délaissés au cœur de la ville. Cette situation, assez générique pour s'appliquer à beaucoup de grandes villes mondialisées, implique des mécanismes de transition assez connus tels que la désaffiliation voir la marginalisation de ces différentes sutures urbaines. Effectivement, le Master plan de 2005 s'appuie sur le constat d'exclusion et d'isolement de certains districts du centre pour y développer son principe d'intervention. De plus, Porto, au même titre que tout le Portugal, subit une

décroissance démographique et une carence dans sa population jeune. Aujourd'hui, toutes les stratégies institutionnelles visant à re-dynamiser ce centre partent du constat d'une économie urbaine défailante et suivent, entre autres, la voie de la valorisation par son patrimoine.



Répartition géographique de la patrimonialisation du centre de Porto. En gris, les zones principales d'interventions du plan de régénération urbaine Porto Vivo SRU de 2005.

© Carte : Sandra Guinand, « La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto ».

RELATÓRIO SOBRE O ESTADO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

TABELA 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE 2013 - 2017 (N.º)

	2013	2014	2015	2016	2017	Varição 2013-2017
PORTUGAL CONTINENTAL	9 918 548	9 869 783	9 839 140	9 809 414	9 792 797	-1.3%
NORTE	3 644 195	3 621 785	3 603 778	3 584 575	3 576 205	-1.9%

TABELA 2 - DENSIDADE POPULACIONAL 2013 - 2017 (Hab/km<sup>2</sup>)

	2013	2014	2015	2016	2017	Varição 2013-2017
PORTUGAL CONTINENTAL	113	113	112	112	112	-0,5%
NORTE	171	170	169	168	168	-0,6%

TABELA 5 - ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO (%)

GRUPO ETÁRIO	2013	2014	2015	2016	2017
PORTUGAL CONTINENTAL	0-14 anos	15	14	14	14
	15 - 24 anos	11	11	11	11
	25-64 anos	55	55	54	54
	65-74 anos	10	10	11	11
	75 + anos	10	10	10	10
NORTE	0-14 anos	14	14	14	14
	15 - 24 anos	11	11	11	11
	25-64 anos	56	56	56	56
	65-74 anos	10	10	10	10
	75 + anos	9	9	9	9

TABELA 7 - ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO

	2013	2014	2015	2016	2017	Varição 2013-2017
PORTUGAL CONTINENTAL	139	144	150	154	158	14%
NORTE	125	132	140	146	153	22%

Ce tableau permet de mettre en relief la décroissance démographique que connaît le Portugal très récemment, particulièrement dans la région nord du Portugal. Il permet également de comprendre la structure par âge de la population, ce qui peut être un facteur explicatif de l'ordonnance des villes au Portugal (et dans notre cas donc, de Porto).

© PDM 1o REOT Estado Ordenamento Territorio do câmara municipal do Oliveira de Azameis.

### 1.3. Une régénération vectrice de perte

Dans un article paru en 2012, intitulé « *La patrimonialisation dans les Projets de Régénération Urbaine à Porto* », Sandra Guinand, géographe et docteure en études urbaines, traite des quartiers historiques du centre de Porto au regard de leur mise en patrimoine. Elle avance notamment l'idée que la formation récente de friches et de vacances sont directement corrélés avec le projet de Porto Vivo SRU. L'auteure attire l'attention sur le registre marketing de la mise en valeur de l'image et de l'identité de ce patrimoine. Aloïs Riegl (2001) parle de « recette patrimoniale » : cela permet de distinguer la valeur historique, la valeur d'ancienneté et la valeur d'esthétique. Ces trois notions associées permettent d'allouer à un certain ensemble de bâtis une montée en valeur marchande par leur distinction patrimoniale. Ces auteurs pointent du doigt ce mécanisme, car, mené par une certaine frange d'acteurs (les autorités locales et les promoteurs immobiliers, notamment), il semble laisser de côté la réalité des résidents.

En effet, le projet de régénération de Porto de 2005, ainsi que le classement du centre historique à l'Unesco sont présentés comme des leviers de préservation d'un site vivant. Or, au regard du contexte de la décentralisation de la métropole et de son expansion dans sa périphérie, la volonté politique semble être celle du retour à une centralité. Pour cela, les autorités publiques oeuvrant pour ce projet se consacrent à des dispositifs globalisés, principalement tournés vers l'extra-territorialité, c'est-à-dire autant à une échelle métropolitaine que nationale voire

internationale. C'est d'ailleurs ce que l'on peut imaginer d'un projet en partie financé par des fonds européens. Il s'agit, entre autres, d'infrastructures de connexions au territoire (autoroutes, voie ferrées, rénovation des ponts) et de re-qualification de certains quartiers dans le but de les rendre constructibles (dont la plupart sont devenus des quartiers d'hôtels). Cette dynamique à l'ordre de la mondialisation semble peu à l'écoute des populations et de leurs relations à la localité. Selon Maria Gravari-Barbas, géographe et professeure du patrimoine à la Sorbonne, il existe un lien quasi « tautologique » entre patrimonialisation et gentrification (Gravari-Barbas, 2005 :618). Partout où la réhabilitation patrimoniale a engendré l'arrivée de populations aisées, les quartiers concernés ont connu un bouleversement socio-démographique important. Cela se traduit par la relégation progressive des populations incapables de suivre le nouveau « train de vie », impulsé par les nouveaux habitants du quartier. Si la volonté de re-qualifier les centres-villes tout en assurant une certaine mixité sociale ne dispose que d'une marge de manœuvre extrêmement limitée, ce que l'on observe dans le cas de la régénération de Porto, c'est que les questions et les enjeux autour des habitants et des usagers ne sont pas clairement évoqués. Bien que, pour des raisons compréhensibles, les autorités publiques cherchent à éviter la dégradation du bâti patrimonial du centre, ils encouragent tout type d'investissements privés, notamment ceux majoritairement tournés vers le tourisme. Ainsi, les outils de valorisation et de gestion ne semblent pas aller dans le sens de la dite « conservation ». La conséquence de cela a été la formation de secteurs totalement opaques et hermétiques au reste de la ville et de son héritage (le quartier des hôtels de luxe au bord du Douro en est un bon exemple). De plus, le peu d'interactions entre les différentes sutures de ces interventions, entre ces lieux qui ne se partagent plus, ne se franchissent plus ou qui ne se ré-approprient plus,

semblent être à l'origine du tissu particulièrement hétéroclite et non-communicant d'aujourd'hui.

*Ainsi, il n'est pas rare de se promener en plein cœur de Porto, de se laisser perdre dans une rue puis une autre, puis tout d'un coup de voir l'ambiance se changer radicalement. On se surprend à croiser un nombre important d'immeubles abandonnés, de friches et de terrains vacants, et ce même en plein centre touristique. Il est surtout assez fréquent de passer à côté sans même s'en rendre compte, tant tout cela est simplement présent dans l'ADN et dans l'organisme de cette ville.*



### *Usage.*

*Les résidus urbains existent et agissent à plusieurs échelles :*

*L'autoroute construite abrite un « quartier » construit de carton et de contre-plaqué, où les populations les plus pauvres s'installent.*

*Les llhas sont de plus en plus délaissées mais toujours occupées pour un bon tiers. Ces rues denses sont paradoxalement les plus silencieuses, et les habitants cohabitent avec la ruine.*

*Les infrastructures vectrices de délaissés sont aussi un moyen de trouver un sol perméable, fertile et libre. Il est en effet autorisé d'utiliser toute parcelle disponible - même privée - pour sa culture personnelle, sans avoir à payer de loyer. Ainsi, les potagers poussent un peu partout dans Porto, et cela semble également être un bon moyen pour les autorités de régler temporairement le problème des espaces en vacance.*



### *Ruine.*

*De la maison individuelle à l'ancienne gare, la ruine est dans l'ADN du patrimoine bâti et délaissé de Porto. Il est habituel d'entendre dire qu'un immeuble sur six est abandonné dans la ville. Même si ces données ne sont pas vérifiées, elles semblent pour autant réalistes au regard de la situation du foncier bâti dans la ville.*

*Cette ruine est celle qui raconte l'histoire de la ville et de sa construction. Elle est également celle qui pose problème à l'instant présent. Pour le futur, sa destinée n'est que politique tant elle tient uniquement à un pouvoir décisionnel : d'une part elle constitue une ressource stratégique pour bâtir et organiser la ville de manière ordonnée et raisonnable, d'une autre part elle se revend déjà sous forme de lots aux promoteurs. Fatalement, les loyers environnant augmentent drastiquement dans l'année qui suit, et les populations locales ne semblent plus pouvoir suivre le nouveau rythme de leur quartier.*



## 2. L'état transitoire du foncier, une collision urbaine

*Qualifier cet état transitoire, c'est employer un champs lexical précis, ainsi la langue a un rôle important à jouer. Je me suis rendu compte que les termes avec lesquels j'étais habitués en français (friche, vacances, résidus urbains...) portaient tous une sémantique complète, portée par des champs d'études différents (sociologie, anthropologie, urbanisme...).*

*En anglais, une traduction littérale serait « wasteland » ou « wasteplot » sans pour autant contenir exactement le sens des termes français. Il a été dur pour moi de me faire comprendre au début. En apprenant le portugais j'ai pu employer des termes comme « baldios » ou « espaços expetantes »\* qui retrouvaient à peu près la même portée que les termes français avec lesquels j'étais habitué. C'est ainsi que mon étude a pu avancer sur place, grâce à la sémantique des mots.*

*\* En traduction littérale, « baldios » : friche ; « espaços expetantes » : espaces en attente.*

Nous avons vu l'importance de la patrimonialisation dans le processus de transformation du foncier dans le centre de Porto. Cette question du patrimoine inclut également l'idée d'« habiter » une spatialité patrimoniale - autant dans le sens individuel que dans l'acte collectif, lorsque l'on habite un quartier ou une ville - et toutes les problématiques que cela peut soulever (conflits, divergences d'intérêts, contraintes). En effet, habiter suppose une appropriation - dans le sens de rendre quelque chose propre à soi ou à « nous » - et donc une altération du patrimoine habité (Maria Gravari-Barbas M., 2005). Il représente ce qu'il est par son histoire, par ce qu'il dégage et par les valeurs que l'humanité lui prête, dès lors le modifier le dénature. Cela implique donc l'élaboration de rapports de forces entre habiter le patrimoine et le lieu patrimonial que l'on voudrait figé. Pour reprendre les termes de Maria Gravari-Barbas, la notion de lieu patrimonial se définirait par un lieu dont la conservation ou la mise en valeur représenterait un intérêt public et relèverait son caractère remarquable. Habiter un lieu patrimonial implique une certaine rupture avec sa continuité historique (et donc possiblement avec la perception que l'on peut en avoir). Le sens même du caractère remarquable de ce lieu serait alors remis en cause et mis en danger par cette discontinuité. Il semble ainsi que la patrimonialisation d'un tissu urbain puisse donner lieu à deux types de phénomènes extrêmement opposés : la stricte continuité historique ou la transfiguration. La continuité historique rend la ville partiellement inopérable par soucis de conservation (l'exemple le plus archétypal serait celui de Venise, souvent qualifiée de « ville-musée »), et par opposition la transfiguration inviterait justement à un processus de réversion total et d'émancipation des contraintes allouées par le patrimoine en tant que tel. Dans la réalité politique de la plupart des villes confrontées à ce genre de problème, il est rarement question d'un extrême ou d'un autre mais plutôt d'aller-retours conjoncturels en

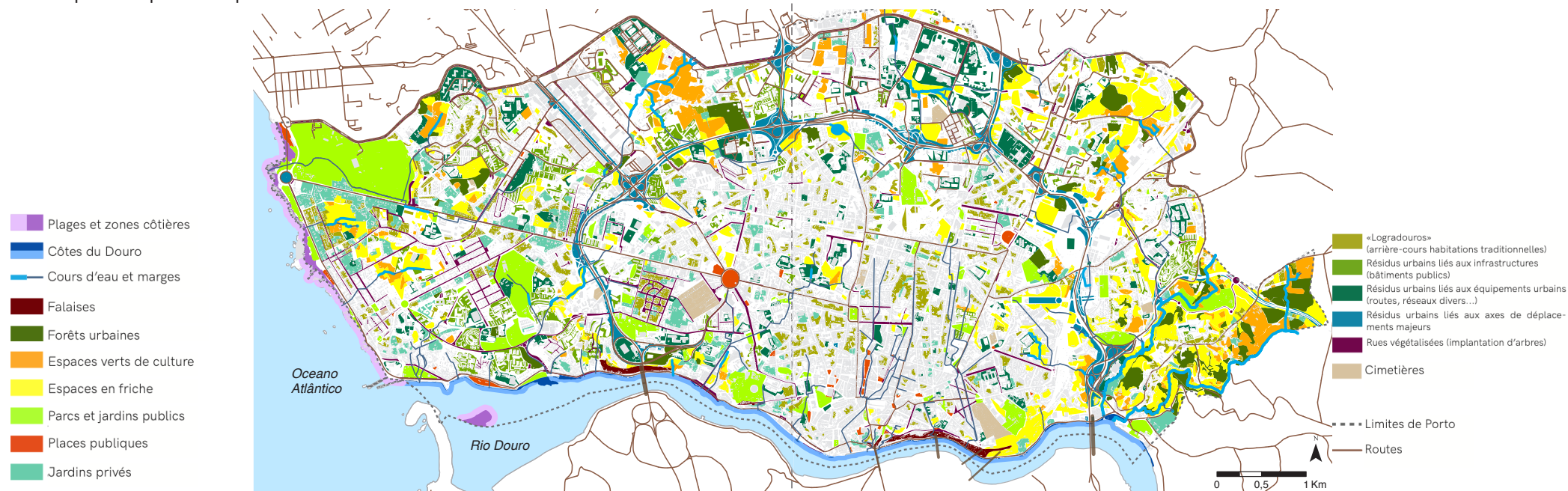
terme de balance décisionnelle. En effet, l'usage plus ou moins adroit de ces deux leviers simultanés dans le cas de Porto a amené à des situations urbaines de transitions. Comme nous l'avons vu dans le cas des projets de régénération urbaine, l'articulation de ces pouvoirs décisionnels aux différentes échelles territoriales posent question, notamment sur la prise en compte ou non d'un certain nombre de paramètres, tels que la continuité territoriale, la valeur d'usage et des habitants, la régulation du tissu bâti ou encore la compétitivité territoriale. Il existe donc un lien connivent entre la patrimonialisation du centre de Porto et les phénomènes de perforations non communicantes dans le tissu hétéroclite qui le compose.

Ces perforations apparaissent avec des morphologies différentes au regard des situations transitionnelles dans laquelle elles se trouvent. Il paraît essentiel de pouvoir qualifier et classer ces différentes sutures pour comprendre la particularité du tissu.

© Carte: «Caracterização da Estrutura Verde», Paulo Farinha Marques, Cláudia Fernandes, José Miguel Lameiras, Sara Silva, Isabel Leal, Filipa Guilherme, *Morfologia e Biodiversidade nos espaços verdes da Cidade do porto Livro 1 - Seleção das Áreas de estudo*, p. 24, 2014. Traduit du portugais par Pierre Thomas.

Cette carte nous permet d'abord d'avoir une évaluation d'ensemble sur la répartition des sols perméables dans la ville de Porto. Certains de ces sols sont naturels, c'est-à-dire qu'ils sont liés à la géographie, l'hydrographie et la topographie du territoire (ce sont les «*praias*», «*escarpas*» et «*matas urbanas*» qui sont les plages, côtes, les falaises et les forêts urbaines). D'autres sont destinés à des usages (espaces verts de culture, jardins privés, places, parcs et jardins publics). Enfin, il existe une part importante de résidus en tous genres parmi ces sols perméables : des friches, des vacances liés aux infrastructures de la villes ou des espaces résiduels liés aux équipements urbains.

Leur répartition géographique semble montrer un certain étalement géographique vers la périphérie, pour autant l'importance des friches dans l'enceinte de la ville «patrimonialisée» reste très significative pour un tissu urbain historiquement plus dense que sa périphérie toujours naissante.



## 2.2. Nommer les espaces vacants

Il existe une pluralité morphologique de résidus urbains dans Porto. Par exemple, il peut autant s'agir d'un terrain vague en dent creuse interstitielle que de formes plus denses, plus construites, mais inutilisées. Dans ce genre de cas, en français, le terme de friche apparaît souvent. Il renvoie alors à une définition large. Selon Kaduna-Eve Demailly (2004), chercheuse à au département de géographie de l'Université Paris 8, la friche peut être désignée comme un marqueur résiduel des grandes opérations d'aménagement de création. Elle fonctionne comme une marge fonctionnelle et/ou spatiale désignant des espaces inutilisés, bâtis ou non bâtis. Toutes les friches ont en commun les notions d'abandon, de césure, de crise et de déprise. A l'instar d'autres auteurs, elle souligne qu'elles marquent la fin d'une territorialité spécifique, la disparition de relations avec ce même territoire et peuvent ainsi se distinguer par les facteurs de son apparition, sa temporalité et sa spatialité (Janin, Andres, 2008). Visible à une échelle locale, la friche peut être révélatrice de changements limités dans l'espace et dans le temps, ou plus largement par rapport à un système de valeurs (économique, politique, symbolique...). Cependant, dans ce cas précis et au vu de son attachement à la notion sous-jacente de patrimoine, il est important d'être sémantiquement relié à l'usage du foncier et à son statut de propriété.

L'architecte Marion Serre propose le terme de « tiers-foncier » pour qualifier « l'état transitoire du foncier échappant aux normes de la ville » (Serre, 2019). Ce néologisme naît d'une interrogation sur les décalages

existants entre la forme, le statut de propriété et l'usage du foncier non bâti, pour qualifier des territoires habituellement englobés dans la catégorie générique des « délaissés urbains ». La notion de tiers-foncier tente de clarifier la propriété du sol et tient compte des représentations, engendrées par le décalage entre forme, statut et usage, tant positives que négatives, liées au contexte urbain, économique et social du site. Ce terme fait par ailleurs écho à celui de « tiers-paysages » - défendu par le paysagiste Gilles Clément pour définir la friche dans le paysage urbain - avec la volonté de définir l'ensemble du foncier pouvant être envisagée comme un territoire qui redevient un espace. L'indétermination de ces statuts fonciers peut évoquer, dans le cas de Porto, le délaissement du foncier par les gestionnaires.

Alors que les plans successifs d'aménagements que nous avons étudié constituent des pistes d'actions en matière de gestions de terrains vacants, ces expérimentations se heurtent à l'inflexibilité de l'urbanisme étalé et perforé de Porto. Ainsi, l'ensemble des résidus, des frontières, des interstices et des espaces intermédiaires qui se sont formés dans la ville, qu'ils soient bâtis ou non bâtis, apparaissent différemment. Ce ne sont en effet pas simplement des inadaptations entre « contenu et contenant » (Chaline, 1999) comme on tend mécaniquement à qualifier la friche, mais plutôt un état transitoire entre la dévitalisation de certains espaces centraux et leur renouvellement urbain.

Cette notion de tiers-foncier . m'aura permis, , d'appréhender avec plus d'amplitude les territoires que je parcourais, en questionnant leur état transitionnel). J'ai alors pu produire un reportage photographique sur ces lieux accompagné d'un dispositif narratif qui abordent les dogmes qu'inclut la notion de tiers-foncier.

### 2.3. Collision & cohabitation

Les qualités sensibles d'un site participent à son caractère morphologique (Grosjean, Thibaud, 2001 :79-99). Ici, les qualités sensibles sont les déflagrations causées par les confrontations physiques de ces phénomènes que nous venons d'étudier. Qui cohabite avec qui? Il existe des situations visuellement insolites mais fréquentes dans la construction du tissu qui montrent l'étendue de cette collision. Le marqueur temporel étant fondamental dans cette transition, cette qualification de « tiers » représente précisément l'instant exact de la phase où l'on retrouve cette sensation de « grand vide », ce moment que l'on peut appeler la déflagration.

Les photographies qui suivent ont toutes été prise dans un rayon d'un même kilomètre, dans le quartier de Lapa, un des quartiers les plus significatifs de la déflagration actuelle en cours et des éléments conceptuels sur la ville poreuse et compacte à la fois.



*Construire du neuf,  
promouvoir et spéculer,  
littéralement adossé à la ruine.*





Ces trois images montrent un phénomène insolite observable : les propriétaires des terrains délaissés, souvent descendants d'une personne décédée, taguent la mention « à vendre » à la peinture sur le

*mur de leur propriété. C'est un moyen d'appeler l'attention des potentiels acheteurs, très majoritairement des promoteurs pour ce genre de bien en cet état. Ces derniers jouent la prospection sauvage : ils cherchent à acheter et rassembler des lots pour pouvoir revendre, soit pour des programmes immobiliers soit pour des projets de plus grand envergure. A Lapa, un projet de centre commercial effraie les habitants.*

*Le phénomène bien connu pousse les habitants à immédiatement recouvrir les numéros de téléphone lorsque ceux-ci sont peints. En prenant ces photos, je me suis fait accosté par plusieurs vieux habitants, dans la rue ou à leur fenêtre, me demandant avec hostilité si j'étais un promoteur immobilier.*





*La question de la Limite est également cruciale dans ce type d'espaces en milieu urbain. Souvent lié à la question de la propriété, ces limites sont parfois des frontières infranchissables, parfois des découpes nécessaire entre le bâti et le non-bâti, parfois des*

*perforations dans la continuité du tissu urbain. La limite se franchit ou non, elle est en ce sens à l'origine du caractère non-communicant de certains espaces entre eux.*





*Quand un quartier est sujet à ce genre d'implantation, cela s'accompagne souvent d'une rénovation des réseaux divers aux alentours, du mobilier urbain et de l'asphalte. Bien que théoriquement ce phénomène amène une amélioration des cadres de vies, il s'accompagne également d'une hausse très significative des taxes foncières et à plus long terme d'un remplacement de la population par une plus aisée.*

*La sémantique de ce vide, c'est aussi son caractère social et économique dans la ville.*

*La perforation et la non-communication de ces espaces se retrouvent alors aussi impliqués à des échelles plus locales, et se rapportent à la question de l'Habiter. Comment cohabite-t-on avec ce vide ?*





*Le vide est assimilé à l'absence totale, à l'idée de néant. S'il est employé, ce terme sera difficilement associé à la richesse d'un élément. Pourtant, le vide, c'est essentiel. Un vide urbain n'est jamais vide de sens, par exemple.*

### 3. La sémantique du vide dans la ville

*Toute matière organique, lorsqu'elle meurt, entre en phase de décomposition et rejoint lentement l'humus de la terre végétale. Cette phase est l'élément de base dans le cycle de la vie puisqu'elle crée la richesse et la fertilité du sol, propice à engendrer la vie. La mort ne serait alors qu'un état transitoire qui régénère plus qu'elle ne supprime, et qui offre la matière pour créer à nouveau.*

*Ce que l'on appelle la friche, le résidu urbain, le tiers-paysage, c'est autant de matière essentielle pour créer à nouveau. Puisqu'il est si difficile de le qualifier simplement, appelons-le l'humus de la ville.*

### 3.1. L'importance du vide

Les espaces de la ville sont fantasmés, débattus, projetés et construits selon un processus faillible qui produit parfois des irrégularités. Ces espaces, lorsqu'ils échappent à la ville, tendent à être dénommés vides. Pour autant, ils ne sont pas vides de sens, ils sont vides de contrôle, vides des fantasmes et des projections des citoyens toujours plus consuméristes, vides de ce que l'on peut s'imaginer d'une ville en évolution. Cet état est qualifié ainsi par contraste avec le plein. Dans le tissu urbain, le plein c'est le « toujours plus » : c'est la densité du bâti, c'est la tension spatiale entre les habitants, c'est le mouvement et l'accélération de la ville, c'est la profusion d'activités, c'est l'expansion infinie dans un modèle géométrique fini. Le vide est appelé vide car il est perçu comme une anomalie au milieu de ce fourmillement. Or, par contraste, le vide c'est le raisonnable au milieu du déraisonnable, c'est la soupape de la ville.

Le terme de nœuds urbains est également souvent employé pour déterminer la situation de vacances et de friches qui sont perçus dans l'espace urbain comme sans fonction claire. Ils sont des marqueurs géographiques d'instabilité dans le développement urbain et peuvent être rattachés à l'idée de nuisance. Ils sont également présentés comme des ressources foncières potentielles. En revanche, dans la représentation collective que nous en faisons, nous oublions celle de haut-lieux de conservations et de préservations d'espaces naturels. En effet, nous voyons peu la vacance comme une ressource nécessaire dans son état instantané, réel, celui qui perfore le tissu urbain. Les stratégies de développement urbain s'orientent de plus en plus vers le modèle d'une ville qui se reconstruit sur elle-même et qui se densifie. La charte d'Aalborg avait pointé du doigt les impacts environnementaux causés par le développement extensif et non

maîtrisé des villes. Les espaces urbains en mutation sont particulièrement concernés par ces évolutions, ainsi, l'écologie, la protection de l'environnement et de la biodiversité font partie intégrante de l'action publique en matière d'espaces de nature urbaine. Les friches urbaines sont donc, d'une part, l'objet d'une reconquête urbaine en tant que ressources foncières, et, d'autre part, d'une reconquête végétale qui profite d'une déconnexion transitoire des dynamiques urbaines.

Utiliser frontalement ce terme de vide me permet de désamorcer les stéréotypes que l'on adjoint aux territoires vacants, souvent perçus à tort comme inadaptés à la profusion de la ville. C'est en ce sens que l'analogie au cycle de la biodiversité prend son sens : elle souligne le caractère essentiel de ces résidus comme stocks de ressources diverses pour la ville. En ce sens, la valorisation du végétal dans les mutations urbaines actuelles est l'idée du «raisonnable» dans la ville. Elle peut être vécue par plusieurs modèles existants d'intégration : la biodiversité spontanée, les jardins et potagers collectifs ou les ressources d'espaces verts praticables sont autant de situations qui agissent comme un poumon pour la ville. Ces tiers-espaces serait une régulation nécessaire dans l'organisme du milieu urbain.

© Photo : Julien Jarrige.



### 3.2. Le réservoir de la ville

Durant le 19<sup>e</sup> siècle, Porto était une petite ville compacte entourée par un vaste tissu de forêts et de champs d'agriculture. En conséquence de la révolution industrielle, la ville s'est étendue au delà de sa limite administrative sur cette même frange constituée par ses forêts et ses champs. De cette politique d'extension résulte aujourd'hui un manque crucial de biodiversité structurelle qui aurait pu agir sur l'éco-système sur le long terme (Anquetil, 2016). Dans le district de Porto, la matrice rurale se retrouve aujourd'hui fragmentée et discontinue, et beaucoup des espaces dits «perméables» (c'est-à-dire dont le sol non-enrobé est à l'état naturel) sont en réalité d'anciennes exploitations agricoles reconverties en forêts d'eucalyptus. L'expansion de la culture des eucalyptus s'est développée en parallèle d'un urbanisme croissant pensant qu'elle constituerait un levier de conservation de la biodiversité. Seulement, il est nécessaire d'envisager la conservation de la diversité végétale en accord avec une perspective régionale de manière à préserver, à l'échelle du paysage, des mosaïques de couverture de différentes sortes et selon différentes intensités de cultures, incluant des zones non exploitées de végétation naturelle et/ou naturalisée (Laurins, 2013). Dans le cas de Porto les conséquences environnementales de telles implantations de forêts à espèce unique se font vite ressentir.

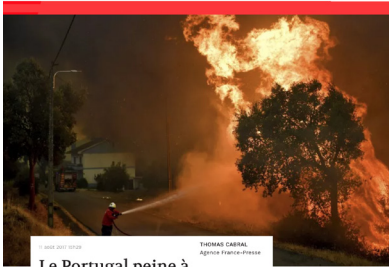
## Incendies au Portugal : Porto déclenche un plan d'urgence

Par AFP — 8 août 2016 à 14:39



Feu de forêt à Mosteiro, dans le nord du Portugal, le 7 août 2016. Photo MIGUEL RIOJA, AFP

leSoleil  
NUMÉRIQUE



Le Portugal peine à maîtriser les feux de forêt

## Portugal: le plan d'urgence incendie déclenché dans la région de Porto

Les feux de forêt se multiplient depuis vendredi dans le nord du Portugal. Le pays a déclenché un plan d'urgence dans la région de Porto, afin de déployer davantage de pompiers.



Le Portugal est en proie aux feux de forêt, comme l'atteste ce feu de forêt à Mosteiro, dans le nord du Portugal, le 7 août 2016.

*Patchwork de la presse française à propos des incendies qui se répètent sur le territoire de Porto. Beaucoup dénoncent les forêts d'eucalyptus comme responsable de la prolifération des incendies et de leur caractère « incontrôlable » (article de l'AFP, 8 août 2016).*

D'autre part, le centre-ville historique compact est aujourd'hui facteur d'un manque d'espaces verts nécessaires au maintien des écosystèmes localisés, et en cela les espaces en vacances sont le premier levier stratégique de revitalisation de ces espaces. La flore spontanée qui se développe sur les friches urbaines contribue à la formation d'un paysage hybride, à la fois sauvage et qui porte les stigmates de la ville bouillonnante. Cette biodiversité peut avoir une valeur patrimoniale qui devrait être préservée, d'autant plus que ce type d'habitat est rare en ville (Kattwinke, Biedermann, Kleyer, 2011 : 2335 - 2343). Ils contribuent à la qualité de vie mais peuvent également avoir un rôle essentiel à l'équilibre écologique. Porto est dans un milieu géographique particulièrement

pluvieux, au bord du Douro et de l'océan. Les conditions hydrographiques peuvent être particulièrement instables. La question du sol perméable est alors primordiale pour l'équilibre des sols, et en cela les friches urbaines peuvent jouer un rôle essentiel, d'autant plus que la morphologie urbaine de Porto - celle du tissu perforé - permet une répartition idéale au regard des conditions climatiques. (Farinha-Marquesa, Fernandes, José, Guilherme, Leal, 2013, vol.4).

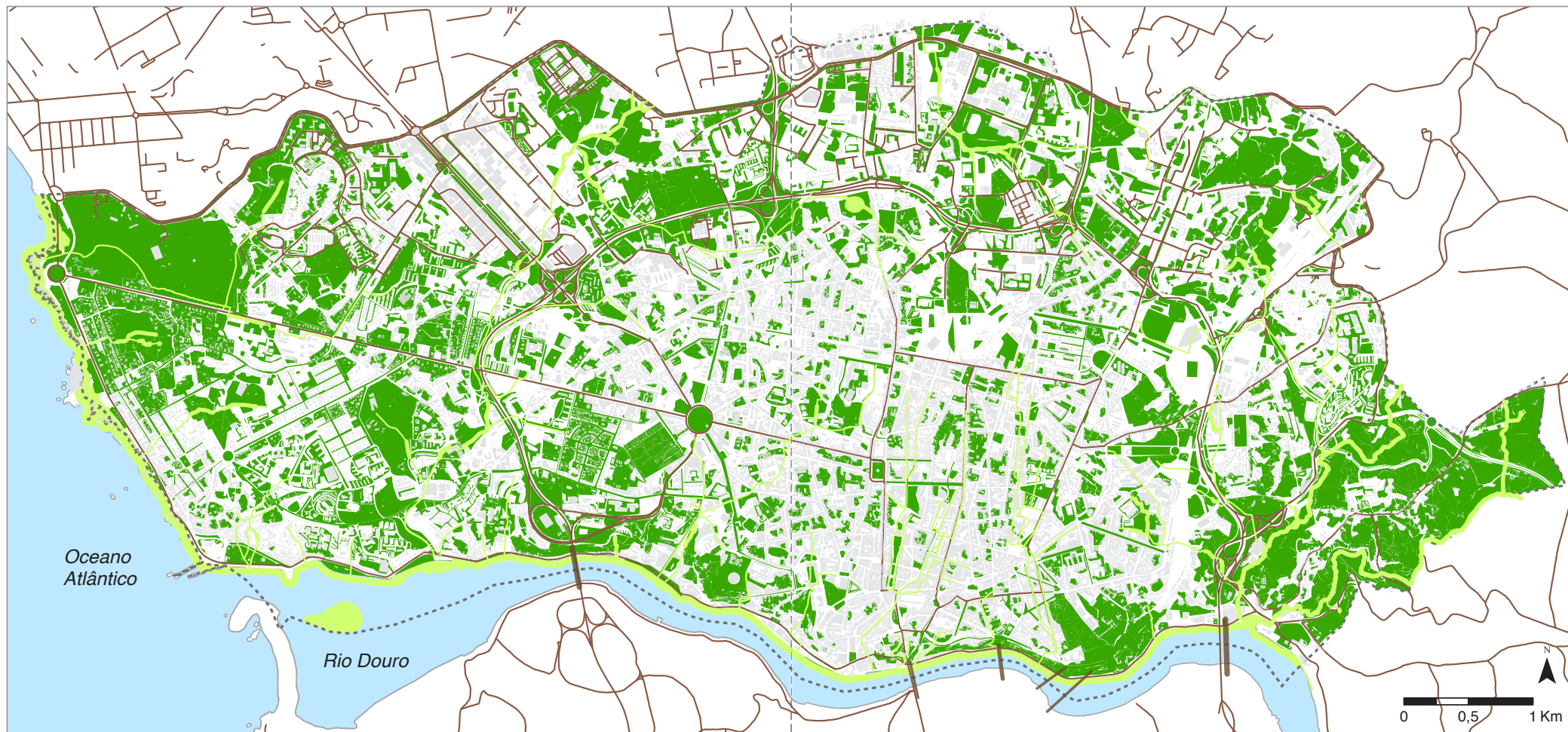
Au Portugal, les *espaços expetantes* regroupent les vacances et friches non-construites et non utilisées, peu importe leur titre de propriété. La loi prévoit que l'utilisation de ces espaces à des fins de culture (seulement) par quiconque est tolérée, lorsque cette culture ne dépasse pas une certaine envergure et un certain impact sur les sols. Pour cela et pour des raisons de sécurité (incendies notamment), il est demandé aux propriétaires de laisser un accès libre et praticable à ces espaces (Santos, Silvia Simões dos, 2011). Ainsi, bien que la décision politique de Porto ne semble pas encore clairement vouloir intégrer des projets d'ampleur pour revitaliser les sols perméables, elle a cependant assoupli les cadres légaux de ré-appropriation de ces espaces et leur usage à titre « provisoire ». Cette mesure par abords seulement pragmatique pourrait s'avérer essentielle et exemplaire pour apporter une vraie structure « verte » à la ville, c'est-à-dire d'espaces verts utiles à la biodiversité. En effet, la notion de « développement urbain durable » s'appuie justement sur la présence de la nature en ville selon des principes de dispositions qui ont pu être définis à l'échelle européenne (ex : dispositions du Grenelle de l'Environnement, 2009). Les formes de nature en ville se sont diversifiées, sous l'effet d'un changement des pratiques de conception et de gestion des espaces verts publics. Il ne s'agit plus seulement de grandes implantations urbaines de coulées vertes ou de parcs à grande échelle, mais

d'implantations localisées, disparates et diversifiées selon les différentes sutures des nœuds de la ville. En cela, la situation actuelle de Porto est idéale à l'application de ce type de politique urbaine.



© Photos de haut en bas : Pierre Thomas (1,2); « Green Space Typologies in the City of Porto – Portugal : Identifying Nodes and Links for Greenway Planning » (Paulo Farinha-Marquesa, Cláudia Fernandes, José M. Lameirasa, Filipa Guilherme, Isabel Leal, Proceedings of the Fábos Conference on Landscape and Greenway Planning Vol.4, 2013 (3, 4, 5, 6)).





- Sols perméables de Porto
- Plages, zones côtières, cours d'eau...
- Limites de Porto
- Routes

© Carte : «Caracterização da Estrutura Verde», Paulo Farinha Marques, Cláudia Fernandes, José Miguel Lameiras, Sara Silva, Isabel Leal, Filipa Guilherme, *Morfologia e Biodiversidade nos espaços verdes da Cidade do porto Livro 1 - Seleção das Áreas de estudo*, p. 30, 2014. Traduit du portugais par Pierre Thomas.

En opposition avec la carte de la répartition des sols perméables, cette carte rassemble tous ces espaces différents sous la même unité graphique (à l'exception des plages et cours d'eau). L'objectif est d'observer le sol perméable en milieu urbain comme une perforation nécessaire à la revitalisation végétale et organique des grandes villes. Ainsi, qu'il s'agisse de friches, d'espaces résiduels, de parcs, de potagers ou de forêts urbaines, on ne reconnaîtra ici que leur rapport au sol. Par ce choix de représentation, cette carte recense les zones stratégiques de la ville de Porto. Reste encore à définir ce que l'on entend par ce terme : voit-on des stocks disponibles pour construire encore plus, ou des espaces de conservation pour bâtir la ville de façon raisonnable.

## Conclusion

Au début de cette étude, j'avais introduit le terme de vide pour fédérer la complexité de la situation de Porto et pour désigner la particularité de ce tissu urbain. Pour se confronter à cette idée, j'ai d'abord exposé les conditions historiques qui ont mené à cette urbanisme perforé, en abordant les différents leviers qui ont conditionné sa formation qu'ils soient économiques ou politiques. Puis, à travers une étude sensible morphologique, j'ai voulu montrer comment l'état transitoire actuel de ce foncier formait un tissu hétéroclite. Il s'agissait notamment de faire apparaître les collisions et les déflagrations qui pouvaient émaner de la formation d'un tel tissu inégal. Enfin, d'une telle confrontation, j'ai voulu me poser la question de la sémantique du vide dans la ville, c'est-à-dire de la représentation que l'on se fait de cette matière vivante et de son possible usage non pas comme spéculation future mais bien dans son état actuel à ce moment-précis. Le vide résonne comme le contraste du bâti dans l'urbain, ainsi la question du végétal y est inhérente et permet de proposer un regard que l'on porte peu souvent sur nos friches, nos délaissés, nos résidus : celle de la nécessaire conservation d'un écosystème non-régi à l'intérieur de nos villes.

Depuis le début des années 2000, la notion de « services écosystémiques » a pris de l'ampleur, et de nombreuses recherches s'orientent vers l'évaluation des services rendus par la nature en ville, qu'ils soient d'ordre sociaux, environnementaux ou économiques. La nature en ville, en particulier la végétation, serait un outil pour compenser les effets néfastes de la

densification urbaine et améliorer la qualité de vie des citadins. La spécificité écologique de la végétation de telles friches est donc une ressource essentielle pour la vie en terme de perméabilité des sols, de renouvellement de la qualité de l'air et de disponibilité d'espaces praticables. Elles sont à l'origine de représentations et de modes d'appropriations particuliers du site par des usagers, qui peuvent y voir un moyen de se reconnecter avec la nature.

Pour autant, ce stock de vide s'observe également sous l'angle économique et constitue une ressource stratégique qui peut être lieu à affrontement. Au moment où Porto traverse une phase de revitalisation, encouragée par l'augmentation des ressources et des interventions (cf PortoVivo SRU 2001), on ne peut ignorer la masse des délaissés fondue derrière certains murs et certaines façades. Les intérêts, complexes et contradictoires, des habitants, des propriétaires, des promoteurs et de la municipalité de Porto qui sont en jeu, doivent entrer dans un dialogue qui aujourd'hui ne semble pas encore avoir émergé.

## BIBLIOGRAPHIE

ANDRES Lauren , JANIN Claude « Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ? », *Annales de géographie*, vol. 5, n° 663, 2008, p. 62 - 81.

Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2008-5-page-62.htm>

ANQUETIL Virginie, *La valorisation du végétal dans la trajectoire de mutation des friches urbaines : une approche socio-environnementale*, 2016. [Thèse de doctorat en aménagement du territoire et urbanisme, Université de Nantes, sous la direction de Bernard Fritsch & Béatrice Bechet].

Disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01291696/>

BEAUCIRE Francis, DESJARDINS Xavier, *Notions de l'urbanisme par l'usage*, 2014. [Entrées consultées CITÉS, TERRITOIRES, GOUVERNANCE, publications de la Sorbonne, Paris].

Disponible sur : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/11614>

BETTAN Avinoam, *Villes invisibles*, 2012. [Mémoire de master 2 non publié Séminaire « Démarches en marge », encadré par Nadja Monnet, ENSA de Versailles].

CHALINE Claude, « La régénération urbaine », *Espace, populations, sociétés, Le vieillissement dans le monde*, Paris - Presses universitaires de France, 1999, p. 499.

CONSEIL DE L'EUROPE, « Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe », *série des traités européens* n°121, art.1, Grenade, 1985.

Disponible sur : <https://rm.coe.int/168007a094>

DEMAILLY Kaduna-Eve, *La friche : un espace en marge ? Abandon, usages et innovations*, Université Paris-Est Marne-la-Vallée,

Lab'URBA, chercheure LADYSS, 2014. [Thèse dans le cadre du LABEX Futurs Urbains].

FARINHA-MARQUESA Paulo, FERNANDES Cláudia, GUILHERME Filipa, LAMEIRASA José, LEAL Isabel & SILVA Sara, « Green Space Typologies in the City of Porto – Portugal: Identifying Nodes and Links for Greenway Planning », *Proceedings of the Fábos Conference on Landscape and Greenway Planning*: Vol. 4: Iss. 1 , Article 47, Amherst - University of Massachusetts, 2013.

Disponible sur : <https://scholarworks.umass.edu/fabos>

FARINHA-MARQUESA Paulo, FERNANDES Cláudia, GUILHERME Filipa, LAMEIRASA José, LEAL Isabel & SILVA Sara, « Morfologia e Biodiversidade nos espaços verdes da Cidade do porto », *Livro 1 - Seleção das Áreas de estudo*, deuxième édition CIBIO, Porto - Centro de Investigação em Biodiversidade de Recursos, 2014.

GRAÇA Marisa, ALVES Paulo, GONÇALVES João, J.NOWAK David, HOEHN Robert, FARINHA-MARQUES Paulo, CUNHABD Mario, « Assessing how green space types affect ecosystem services delivery in Porto, Portugal », article pour *Landscape and Urban Planning*, Vol.170 p.195-208, Porto - Elsevier BV, 2018.

GRAVARI-BARBAS Maria, « Habiter un patrimoine : Enjeux, approches, vécu », *les presses universitaires de Rennes*, 2005, publié en 2013 sur OpenEdition Books.

GROSJEAN Michèle & THIBAUD Jean-Paul, « La méthode des parcours commentés », *L'espace urbain en Méthodes*, p. 79-99, Marseille - Editions Parenthèses, 2001.

GUÉRIN-PACE France, « Le quartier entre appartenance et attachement : une échelle identitaire ? », extrait de *Le quartier*, de Jean-Yves Authier, Marie-Hélène Bacqué et France Guérin-Pace, p.151-162, Paris - Editions La Découverte, 2007.

GUINAND Sandra, « La patrimonialisation dans les Projets de Régénération Urbaine à Porto », *Annales de géographie* 2012/2 n° 684, p.128-150, Vienne - Armand Colin, 2012.

HAIDINGER Jolan, *Si Porto renait*, 2018. [Enoncé Théorique sous la direction de Roberto Gargiani, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne].

KATTWINKEL Mira, BIEDERMANN Robert, KLEYER Michael, « Temporary conservation for urban biodiversity », *Biological Conservation* vol. 144, n°9, Hollande - Elsevier, 2011, p. 2335 - 2343.

LAURINS André, « L'EUCALYPTUS - Ses origines et son implantation au Portugal », article pour *Le petit journal de Lisbonne*, 2013.  
Disponible sur : <https://lepetitjournal.com/lisbonne/actualites/leuca-lyptus-ses-origines-et-son-implantation-au-portugal-89270>

LOISON Laurence, « La famille-providence au Portugal. Faire face aux conséquences du chômage », *Archives Européennes de Sociologie* Vol. 45, issue 2, Cambridge University, 2004, p.189-205.  
Disponible sur : [cambridge.org/core/journals/european-journal-of-sociology-archives-europeennes-de-sociologie](http://cambridge.org/core/journals/european-journal-of-sociology-archives-europeennes-de-sociologie)

MARQUES Helder & MARTINS Luis, « Note sur la croissance de Porto », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest Européen*, Vol. 59 n°2-3, 1988, p.205-219.

MONIZ Gonçalo Canto, GONÇALVES Adelino, CORREIA Luís Miguel, « Fernando Távora Oporto's Urban Renewal. A Changing Moment in Urban Rehabilitation Policy Debate », article pour *Journal of Urban History*, 2017.  
Disponible sur : <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0096144216688453>

PEREIRA DA COSTA Maria Rute, *Florestas Comestíveis Urbanas, UMA REDE VIVA QUE PODEMOS CULTIVAR*, 2012. [Thèse universitaire pour la Faculdade de Ciências da Universidade do Porto Departamento de Geociências do Ambiente e do Ordenamento do Território Mestrado de Arquitetura Paisagista].

PIQUART Robert, *Financement du patrimoine architectural, politique et pratiques*, Strasbourg, Éditions du Conseil d'Europe, 2010.  
Disponible sur : <https://www.abebooks.co.uk/9789287168153/Financement-Patrimoine-Architectural-Collectif-9287168156/plp>

RIEGL Alois, *Le culte moderne des monuments. Son Essence Et Sa Genese*, France - Editions Seuil, 2001.  
Disponible sur : <https://journals.openedition.org/socio-anthropologie/5>

ROY Ananya, « Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning », *Journal of the American Planning Association*, Taylor & Francis (Routledge), 2003, p.147-158.  
Disponible sur : <http://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Urban-Informality-Roy.pdf>

SANTOS SILVIA Simões, *Espaços urbanos expectantes como oportunidades para a requalificação entre a cidade e o rio (envolvendo da cordoaria)*, 2011. [Thèse universitaire pour la facultade de arquitetura de Lisboa, Lisboa FA 2011].

SCAPINO Julie, *De la friche urbaine à la biodiversité: Ethnologie d'une reconquête: (La petite ceinture de Paris)*, 2016. [Thèse universitaire dans le cadre de l'EAE Architecture, aménagement de l'espace, 2016, Museum national d'histoire naturelle - MNHN PARIS].

SERRE Marion, *Le tiers foncier. Nouvelle catégorie d'appréhension de l'envers de la planification*, Marseille - Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère, 2019.  
Disponible sur : <http://journals.openedition.org/craup/2424>

SEIXAS Paulo, « Castro Identidades de uma cidade. As ilhas e o Porto », *Recuperar o espanto: o olhar da antropologia* de Jorge, Victor de Oliveira & Iturra, Raul, Porto - Editions Afrontamento, 1997, p.103-115.

UNESCO, « Historic Centre of Oporto, Luiz I Bridge and Monastery of Serra do Pilar », présentation officielle du patrimoine classé, *Regulatory Code of Oporto City Council*, 2008.  
Disponible sur : <https://whc.unesco.org/en/list/755/>

