



Le logement au péril de la ville Le xx^e siècle et ses sources

Par Laurent BONY, architecte-conseiller au CAUE 91, chargé du cours Architecture de la ville à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette



Quelques "Cahiers de la Maison de Banlieue et de l'Architecture"* traitant de l'habitat pavillonnaire, des grands ensembles, des espaces publics et du paysage. Ces cahiers accompagnent des expositions sur ces thèmes.

La ville moderne invente la banlieue : alors que les villes se développaient sous forme de faubourgs le long des voies existantes, la grande ville du XIX^e siècle se fige et s'embourgeoise, rejetant hors les murs ses usines et ses pauvres. C'est cet héritage qui marque la région parisienne.

Cent ans de banlieue

La ville bourgeoise du XIX^e siècle ne prévoit pas le logement des « classes laborieuses ». Tandis que les immeubles des faubourgs voyaient cohabiter toutes les classes sociales sous un même toit, l'immeuble de rapport haussmannien se spécialise avec des appartements bourgeois à tous les étages et des chambres de bonnes accessibles par l'escalier de service sous les combles. Seuls les « propriétaires vautours » entassent les travailleurs dans leurs immeubles vétustes ; la crise du logement s'accroît. En même temps, nombre d'entreprises quittent la ville. L'amélioration des moyens de transports avec l'arrivée du chemin de fer, et le « mal-logement », expliquent le refus de la ville.

Le pavillon, logement social de fait

Le découpage des grandes propriétés foncières vendues à la découpe va permettre l'acquisition de parcelles dans un lotissement plus ou moins proche de la gare. Viendra ensuite la construction d'un cabanon puis d'un pavillon.

De la cité-jardin au grand ensemble

Devant le développement des lotissements défectueux, dans les années 1920, les élus locaux vont se préoccuper de rechercher une solution plus acceptable, la cité-jardin. Soutenue par le département de la Seine, cette politique va de plus en plus s'orienter vers le logement collectif et amener à des solutions qui annoncent le grand ensemble.

Le retour de l'individuel

Lors de l'arrêt des grands ensembles, dans les années 1970, la politique publique (ministère de l'Équipement et surtout Chalandon) va favoriser l'accession à la propriété individuelle favorisant l'étalement qui continue de nos jours.

Villes nouvelles et schémas directeurs

Prenant en compte une vision plus régionale de l'aménagement, la politique des villes nouvelles, soutenue par l'État, va tenter de concilier collectif et individuel dans des agglomérations nouvelles plus équipées et mieux desservies. Cependant, elle ne pourra endiguer un étalement urbain qui éloigne l'emploi des zones d'habitat.



Cité Napoléon, logement ouvrier en ville, rue Rochechouard à Paris : un des rares exemples d'une politique qualifiée de dangereuse et qui fera long feu.



Familistère de Jean-Baptiste André Godin à Guise à proximité de l'usine, une expérience riche et originale qui ne sera pas reproduite.

Les classes populaires quittent la ville

À Paris, les travaux d'Haussmann vont accélérer l'enrichissement de la ville centre coupée de sa banlieue et consolider sa limite en annexant une partie de communes limitrophes. Les fortifications et la zone *non aedificandi* interdiront ensuite les croissances faubouriennes spontanées.

On constate alors que le logement des « classes laborieuses » ne va pas se faire dans la ville, à part quelques opérations dues à des fondations philanthropiques ou « charitables ». Les logements patronaux se situeront à proximité des usines. À Paris, la cité Napoléon, située rue Rochechouard, ou les ensembles de l'avenue Daumesnil voulus par Napoléon III avant qu'il ne se fasse empereur, restent des exceptions. Les vues spéculatives du baron Haussmann, la volonté des élus de l'époque de faire des travailleurs des propriétaires mariés et pères de famille - et non des prolétaires célibataires regroupés dans des cités collectives - expliquent ces choix.

Le préfet, cité par Roger Henri Guerrand dans *Les origines du logement social en France**, rappelle dans une note au conseil

général de la Seine : « Le taux des loyers que demande un propriétaire n'est pas déterminé par la somme qu'il a dépensée mais par le plus ou le moins de rareté des logements dans l'ensemble de la cité ». Il dénonce un « odieux projet de loi du maximum en matière de loyers » et s'oppose enfin à « cette chimère de la ville constructeur de maisons ».

On est loin de la grande ville, constructrice de logements, existant alors dans d'autres pays d'Europe. Hors la ville, comme nous l'avons vu, des patrons vont construire des logements pour leurs ouvriers ; citons le Familistère de Jean-Baptiste-André Godin à Guise (Oise), bâti sur un modèle d'une utopie fouriériste, présenté par Thierry Paquot et Marc Bédarida*.

La question du logement présente dans toute l'Europe, va amener les patrons de l'industrie et les sociétés philanthropiques puis la puissance publique à se préoccuper de loger les travailleurs à proximité des emplois mais le plus souvent hors la ville.



Le Castel Orgeval à Villemoisson-sur-Orge par Hector Guimard : villa de plaisance dessinée par un architecte.



Paris-Jardins à Draveil : une alternative à la spéculation des lotisseurs (voir affiche ci-contre).



La révolution industrielle et l'évolution des modes de déplacements, notamment l'arrivée du chemin de fer, vont permettre la création de lotissements de plus en plus éloignés. Ils vont accueillir les villas de plaisance des plus riches et les premiers cabanons annonçant les quartiers de « mal-lotis ».

La vie au grand air et la fuite de la ville

Cette fuite va concerner, dans un premier temps, les classes les plus aisées qui vont acquérir des villas de plaisance isolées ou dans des lotissements proches des gares. Maisons-Laffitte puis le Vésinet vont voir se lotir des territoires jusque-là inhabités. En Essonne, dès la fin du XIX^e siècle, la vente de grands domaines permet la création de lotissements de villas de plaisance sur de grands terrains, dans des sites privilégiés souvent arborés et offrant des vues sur le paysage encore champêtre. C'est là qu'apparaissent les maisons « d'architectes », comme le Castel Orgeval par Hector Guimard.

En 1900

Les monographies d'instituteurs nous révèlent que les nouveaux arrivants étaient peu nombreux, plutôt fortunés, habitaient, parfois seulement en fin de semaine, de grandes maisons souvent situées sur le chemin de la gare et rarement groupées sous forme de lotissements. On peut toutefois signaler des

créations datant d'avant le début du siècle, sur le territoire de la forêt de Séquigny, avec le parc de Beauséjour, ou sur les coteaux de Juvisy et sur le plateau d'Athis-Mons.

1900-1914

Avant la Grande Guerre, spéculateurs et utopistes vont se partager les terrains à vendre les mieux desservis, pour réaliser des lotissements soit à des fins de plus-values parfois honteuses, soit pour édifier des pays de cocagne. Dans l'Essonne, on trouve un très grand nombre de témoignages, allant des alignements de terrains à bâtir vendus sans viabilité ni réseaux, accueillant les futurs « mal-lotis », jusqu'au découpage d'un parc aristocratique à Draveil, regroupant des coopérateurs se réclamant du mouvement des cités-jardins en Angleterre et écrivant en espéranto aux habitants de Letchworth (près de Londres), pionniers de cette aventure, décrite dans *Paris-Jardins - entre utopie et réalité*.*



Un cabanon à Villemoisson-sur-Orge : le logement minimum sur une parcelle de lotissement jardin.



Un pavillon à Villemoisson-sur-Orge : la loi Loucheur permet d'accéder au crédit pour construire.



Une villa à Villemoisson-sur-Orge : sur les grands terrains, des maisons d'architectes dans un parc.

1919-1928

Après le drame de la guerre, qui va plonger les classes laborieuses dans une grande détresse financière, une tentative de mise en ordre de la banlieue va préoccuper le législateur. Outre les lois sur les lotissements défectueux, il demandera aux communes, par les lois Cornudet de 1919 et 1924, de se doter de PAEE (plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension). Cette loi, obligatoire pour les communes de plus de 10 000 habitants ainsi que pour toute commune à croissance rapide, leur interdisait – si elles n'étaient pas dotées de ce plan – de recevoir des nouveaux lotissements. Mais le manque de moyens consentis pour les études et l'absence de sanctions entraîneront un manque d'effet de ces lois. Dans le département, seul un petit nombre de communes s'est doté de PAEE.

1928-1939

La loi Loucheur, favorisant le recours à l'épargne pour la construction de logements, va

permettre à beaucoup d'habitants de ces quartiers de passer du cabanon au pavillon. Donnant aux quartiers pavillonnaires leur aspect actuel, elle va également favoriser le développement des cités-jardins, notamment à l'instigation d'Henri Sellier dans le département de la Seine.

De nos jours, cette période marque le paysage du nord de l'Essonne en ce qui concerne les lotissements, tandis que les cités-jardins y sont rares : il en existe une à proximité du centre d'Athis-Mons (ci-dessous) et une autre à Montgeron.





La cité-jardin de Suresnes construite selon les principes édictés par son maire Henri Sellier.

La puissance publique s'inquiète du sort des « mal-lotis » mais aussi de l'aspect des « colonies de bicoques qui déshonorent la banlieue » selon Henri Sellier.

C'est l'époque des plans d'aménagement et de la construction des cités-jardins du département de la Seine.



La cité-jardin du Grand Paris 1920, Bassompierre, de Rutté, Sirvin et Payret-Dortail : seule la Butte Rouge, en bas à droite sera réalisée telle quelle ; La cité-jardin du Plessis-Robinson le sera suivant un autre plan.

Les premiers plans d'urbanisme

La loi Cornudet avait entraîné la publication de PAEE pour les communes importantes ou à forte croissance. Ce fut aussi l'occasion d'un concours pour le plan de la région parisienne. Celui-ci, remporté par l'architecte Léon Jaussely, ne sera pas appliqué mais il annonce une volonté de coordonner l'aménagement de la région. Les cités-jardins de l'office d'Habitations à Bon Marché du département de la Seine marquent cette volonté. La cité-jardin du Grand Paris illustre bien cette ambition territoriale puisque celle de Châtenay-Malabry, visible en bas à droite du plan ci-dessus, ne représente environ que le dixième d'un projet très vaste.

En 1921, Henri Sellier, maire de Suresnes, précise dans une publication intitulée *Cités-jardins et maisons ouvrières* l'orientation qu'il donne aux cités de l'office dont il est le fondateur : « La cité-jardin d'après Howard et telle qu'elle résulte de l'expérience de Letchworth, constitue une ville complète

vivant par elle-même (...) L'office départemental d'Habitations à Bon Marché n'a pas été créé pour provoquer une expérience sociale de cette nature ; il a un objectif bien limité et bien défini qui consiste à édifier les agglomérations propres à assurer le décongestionnement de la ville de Paris et de ses faubourgs et de servir d'exemples aux lotisseurs qui, depuis trente ans, ont littéralement saboté la banlieue ».

Le plan de Henri Prost, commandé en 1928 et livré en 1934, n'aura lui aussi que peu de retombées immédiates, mais le territoire pris en compte annonce déjà les limites qui seront reprises par le schéma directeur de 1965.



Plan de Henri Prost, commandé en 1928 et livré en 1934 : il concerne déjà le territoire de l'actuel Grand Paris.



Cité de La Muette à Drancy en 1934, dernière cité-jardin de l'office d'Habitations à Bon Marché de la Seine, elle annonce la forme des grands ensembles. On est loin de la maison individuelle et du modèle anglo-saxon.



Cité de La Muette, construite par Beaudouin et Lods. Aujourd'hui les tours, dont le procédé de préfabrication était obsolète, ont été détruites. Seule reste la cour tristement célèbre depuis qu'elle a servi de camp d'internement en 1941.

De la cité-jardin au grand ensemble, l'investissement de la puissance publique pour le logement social passe d'un engagement local à une politique d'État.

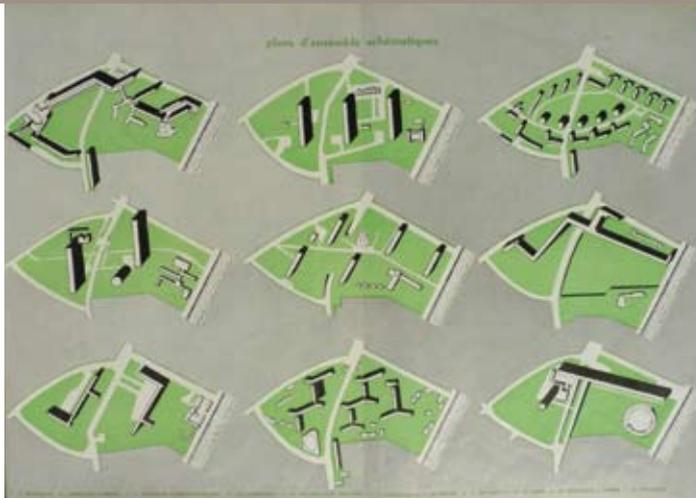
La construction en 1938 de la cité de La Muette à Drancy par les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods, dernière des cités-jardins construites par l'office d'Habitations à Bon Marché du département de la Seine, est considérée sans doute à juste titre comme l'acte fondateur de ce que seront les grands ensembles de l'après-guerre.

Mais, il nous faut aussi remonter un peu plus aux sources de cette pensée sur la question que Jean-Paul Flamand résume dans le titre de son livre *Loger le peuple**. On peut dire que le problème se pose de manière statistiquement importante avec la révolution industrielle et que, pour aller vite, les patrons de l'industrie, puis les politiques, vont proposer à travers l'Europe, des réponses diverses en nombre et en formes, la France accumulant du retard jusqu'à la guerre de 1939-1945, retard aggravé par les dommages causés par celle-ci.

Citons par exemple en Europe :

- à Amsterdam, la construction d'îlots d'immeubles alignés sur la rue pour le plan de Berlage pour l'extension sud de la ville, selon une logique de continuité urbaine ;
- à Vienne, des opérations toujours situées en ville mais présentant un caractère plus unitaire et autonome par rapport au tissu environnant, que certains qualifieront de « forteresses ouvrières » pour les Hoffs ;
- en Allemagne, à Berlin et à Franckfort, des ensembles suburbains qui s'organisent encore le long de rues mais annoncent déjà la logique des grands ensembles pour les quartiers neufs.

Ces derniers seront des sources d'inspiration pour les architectes modernes, même si leur influence se concrétisera surtout dans la forme des grands ensembles réalisés en France après guerre.



Le concours Rotterdam à Strasbourg de 1953 et pour lequel les architectes, font montre d'une belle unanimité pour proposer des barres et des tours implantées dans un espace libre, forme archétypale du grand ensemble. Massy, premier grand ensemble en Essonne, projeté avant la loi créant les ZUP (Zones à Urbaniser en Priorité) par Sonrel et Dutilleul.

De la reconstruction à la construction de masse hors des villes

C'est en 1945, au sortir de l'Occupation que va se mettre en place un dispositif capable de produire un nombre enfin significatif de logements avec l'aide des pouvoirs publics. Le tout jeune MRU (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme), dirigé par Claudius-Petit va poser la question de la forme urbaine, le ministre est très clair : « Nous n'allons pas, comme en 1918, reconstruire les mêmes petites maisons le long des mêmes petites rues, nous n'allons pas vivre seulement sur un passé comme un pays finissant ».

Le concours pour la construction du quartier Rotterdam à Strasbourg marque en quelque sorte le passage, en 1951, de la Reconstruction aux grands ensembles. Il marque un changement à plus d'un titre. Le choix du terrain, même s'il s'agit d'une ville sinistrée, ne se porte pas sur un centre dense détruit et il est d'une dimension plus importante que ceux des concours précédents. Le nom-

bre de logements à construire passe de 200 à 800 et il fait appel à des équipes constituées d'un architecte et d'une entreprise, marquant également la recherche d'une optimisation de la construction mais annonçant aussi la préférence donnée aux grands groupes du BTP (bâtiment et travaux publics) au détriment du secteur artisanal du bâtiment. C'est surtout la réponse à l'unisson qui intéresse notre propos puisque des architectes, naguère en opposition doctrinale virulente, vont se retrouver pour proposer des projets somme toute très proches sur bien des points. Cet événement va être la manifestation d'un certain consensus sur le choix de la forme urbaine, illustrant en quelque sorte les propos du ministre : « Une préoccupation semble avoir dominé toutes les propositions : conserver le plus d'espace libre possible et abandonner les formes surannées des villes qui chassent la nature en établissant un désert de pierres par ces blocs fermés paresseusement alignés sur la rue bruyante que naguère encore nos pères construisaient ».

“ Les architectes se sont laissés manœuvrer. Mais ils étaient contents [...] et cette manœuvre a été faite par des gens remarquables par la technocratie la plus élevée en grade, appartenant à toutes les tendances idéologiques et politiques. ”

Fernand Pouillon*



À Massy, l'ouverture des équipements publics et commerciaux sur la place favorise son urbanité.



Dans le quartier de l'Oly, situé à Montgeron et Vigneux, en bordure d'une voie express, le traitement des espaces publics a permis de redéfinir son statut : parfois de rue, parfois de parc public.

Le grand ensemble :
une forme urbaine particulière
qui va marquer les territoires
de banlieue.

En Essonne, terre d'accueil
de toutes formes d'habitat,
les grands ensembles seront
construits dans les années
1960 et constituent un
des chantiers actuels de
reconquête urbaine.

Qu'est-ce qu'un grand ensemble ?

Le terme apparaît en 1935, sous la plume de l'architecte Maurice Rotival qui souhaite la création de « grandes cités claires, bien orientées, lumineusement éclairées par le soleil », « villes nouvelles » destinées à moderniser la banlieue face au développement du pavillonnaire, « la gangrène [qui] enserre déjà les cités ».

Les grands ensembles n'ont jamais eu de définition juridique. Le premier texte officiel qui emploie le terme est la circulaire Guichard qui met fin à leur construction, en 1973.

En Essonne, les situations sont extrêmement diverses. Nombre de programmes comptent plus de 250 logements et présentent une rupture avec le tissu urbain ancien, une unité de forme des bâtiments (tours, barres, plots) et une conception globale incluant les équipements.

En Essonne, il faut attendre la fin des années 1950 pour voir les premières constructions de grands ensembles.

On a d'abord utilisé les vides du tissu urbain, laissés par la vague des lotissements pavillonnaires de l'entre-deux-guerres. D'autres espaces libres sont situés majoritairement sur le plateau, souvent à l'écart des voies ferrées, sur des parcelles agricoles, anciennes carrières ou friches industrielles. C'est le cas notamment à Athis-Mons, Viry-Châtillon, Draveil, Vigneux-sur-Seine, Montgeron, Morsang-sur-Orge ou Corbeil-Essonnes.

Imposées par l'administration centrale, ces implantations massives ne sont pas toujours du goût de leurs communes d'accueil.

À Vigneux-sur-Seine (Croix-Blanche), Viry-Châtillon (la CILOF), Grigny (la Grande-Borne et Grigny II), comme à Bures-sur-Yvette et Orsay (les Ulis), le conseil municipal émet des avis défavorables.



Le Bois des Roches

À Saint-Michel-sur-Orge, le grand ensemble implanté dans un domaine forestier, est ouvert sur le reste de la ville et souffre moins d'isolement que des opérations réalisées plus loin des quartiers existants.



Dans les années 1960, des pavillons plus importants apparaissent sur les parcelles des lotissements.



Avenue Gabriel Péri à Sainte-Geneviève-des-Bois, le règlement a permis la densification et la présence de commerces sur cette rue menant à la gare, lui permettant d'acquérir un caractère de mixité urbaine (cf. "Urbanités domestiques face au territoire"*)

Du côté de la maison individuelle, l'État va d'abord avantager la construction avec l'aide à la pierre, avant de passer à l'aide à la personne en favorisant les prêts bancaires.

1945-1970

Au retour de la guerre de 1939-1945, les plans Courant (du nom du ministre de la Reconstruction) avaient défini les normes d'obtention de la prime à la construction et facilitent le remplissage des parcelles vides dans les lotissements, faisant apparaître des maisons modernes, dignes d'être présentées au Salon des arts ménagers.

Le retour de l'individuel

L'épisode quantitativement dominant des grands ensembles a permis la construction de nombreux logements et certains progrès dans l'architecture des logements collectifs : ils portent leurs fruits dans la production actuelle. Très vite, avec la mise en place des SDAU (Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme) initiés par Paul Delouvrier, la promotion des villes nouvelles va faire oublier une partie de l'espoir prometteur de réalisations comme Villagexpo ou le Val d'Yerres.

Ces exemples essonniens de « laboratoire de la vie quotidienne », pour ce qui concerne Villagexpo, ou de tentative de construction de « ville à la campagne » comme le Val d'Yerres, constituent des témoignages intéressants qui sont devenus des quartiers à part entière, où le développement des plantations a donné une qualité de vie qu'on



À Villagexpo, le concours ouvert à des équipes architectes et entrepreneurs a permis la commercialisation de modèles que l'on retrouvera en ville nouvelle mais pas dans les "chalandonnettes".



Dans le "Village Levitt" de Mennecy les maisons sur catalogue sont implantées sur des parcelles sans clôtures. Sur rue le règlement est respecté à grand renfort de contrôles mais sur l'arrière les protections apparaissent.

ne trouve pas toujours dans les quartiers souvent très minéraux des années suivantes. L'Essonne participe donc à ces politiques, comme elle va apporter sa contribution à l'édification de la ville nouvelle où Lisses et Courcouronnes accueillent un nombre important d'opérations de maisons individuelles.

Lors de l'arrêt des grands ensembles, dans les années 1970, les politiques publiques (ministère de l'Équipement et surtout Chalandon) vont favoriser l'accession à la propriété individuelle favorisant l'étalement qui continue de nos jours. On notera toutefois une tentative alors prometteuse d'encadrement public de la production de maisons avec la politique des « Villagexpos » dont Saint-Michel-sur-Orge sera le premier exemple et qui fera long feu même si, comme nous l'avons vu, quelques suites se réaliseront un peu plus tard dans le cadre des villes nouvelles.

1970-2000

Une nouvelle forme d'urbanisation se développe, dont l'Essonne (plutôt dans sa partie sud) sera également une terre d'accueil avec les « chalandonnettes », la généralisation de la vente de maisons sur catalogue ainsi que de « villages » que l'on appellera au début « à l'américaine » à cause de l'origine de leurs promoteurs (Levitt, Kauffman & Broad, etc.), à cause aussi de la référence à un mode de vie quelque peu emprunté. Notons enfin qu'avec l'implantation du village des « Florérites », la maison sur catalogue, au bord de la Nationale 20, disposera pendant quelques années d'une vitrine privilégiée dans le département.

Aujourd'hui

Le département est encore largement concerné par les orientations du schéma directeur, qui stipule un développement modéré mais réel de constructions de maisons, particulièrement à proximité de la Francilienne. Ces orientations incitent à une réflexion indispensable, à un moment où des préoccupations d'écologie et de solidarité prônent un retour à une certaine densité, à une construction de « la ville sur la ville » dans une perspective de développement durable. La prise en compte de la qualité urbaine dans les nouveaux quartiers de maisons individuelles suppose la création d'espaces publics de qualité, proposant moins de débauche de territoire et moins de repli sur soi.



La ville nouvelle d'Évry, d'abord quelque peu « dépôt d'architectures », souvent de qualité, a peiné à maîtriser ses espaces publics. Les principes ont évolué vers plus de partage des fonctions. Les interventions actuelles vont vers une recherche de plus d'urbanité et de retour au droit commun dans l'espace public.

Après les grands ensembles l'importance prise par le collectif diminue au profit d'un certain retour de la maison individuelle, la question du territoire est posée par les schémas directeurs successifs qui resteront désarmés face à un étalement toujours plus lointain dont on hérite aujourd'hui.

Tandis que la critique des grands ensembles aboutit à leur abandon en 1973, la mise en place d'un urbanisme programmatique va d'abord se réaliser sous l'autorité de l'État à la suite de la loi d'orientation foncière qui institue les SDAU (schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme) à l'échelle territoriale, les POS (plans d'occupation des sols) à l'échelle communale et les ZAC (zones d'aménagement concertées) à l'échelle des opérations. Cette vision technocratique va être suivie par la décentralisation en 1982 puis en 2000 par la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) quelque peu affaiblie dans son application actuelle.

En Essonne, la réalisation des villes nouvelles ainsi que la multiplication des quartiers plus ou moins enclavés de maisons individuelles marquent cette époque et constituent un héritage qui oriente les transformations actuelles allant vers une plus grande prise en compte des territoires et de ceux qui les habitent.



Loin des emplois et des transports, les « nouveaux villages » continuent à se développer malgré les déclarations des documents d'urbanisme.

Pour des villes passantes et solidaires

La relation existante entre structure du territoire, forme des villes et urbanité, invite à considérer l'importance de l'espace public : lieu de partage et d'appropriation. L'urbanité se développe aux différentes échelles du territoire, elle possède différentes qualités qui doivent être toutes envisagées avec leurs complexités diverses. Sa qualité change selon son échelle et sa complexité : l'urbanité domestique (celle des quartiers d'habitations individuelles et du pas de la porte), l'urbanité villageoise (celle des quartiers plus denses), l'urbanité résidentielle (celle enfin de la grande ville) et enfin l'urbanité métropolitaine. Ces notions ont été développées dans le document : *Urbanités domestiques face au territoire.**

concours d'aménagement urbain



Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1967.



Le Noyer Renard à Athis-Mons s'ouvre sur le quartier en accueillant de nouveaux programmes, les liaisons avec les quartiers environnants sont affirmées.



La Grande Borne à Grigny : le caractère unitaire de l'œuvre d'Émile Aillaud ainsi que son isolement ne facilitent pas sa transformation.

Le devenir des différents types de quartiers de logements au croisement du social et du spatial.

Le temps de la ville n'est pas celui de l'architecture

Tandis que le projet architectural est une œuvre individuelle pensée globalement et « en un jour », le projet urbain est lui une œuvre collective et jamais définitive. C'est son espace public « inaliénable » qui détermine sa forme et non le caractère des édifices qui le composent. Il doit par conséquent être capable de supporter les transformations et les substitutions.

Sur les formes urbaines

Le tissu classique des lotissements pavillonnaires est constitué d'îlots encadrés par des rues desservant des parcelles. Ces rues se raccordent en général d'un lotissement à l'autre, au noyau ancien ou aux grands axes. C'est cette ville maillée qui a eu tendance à disparaître dans les urbanisations récentes « en arbre » et possédant une seule entrée-sortie, dispositif empêchant la desserte par les transports en commun et favorisant l'isolement et le repli.

Les grands ensembles viennent en rupture avec le tissu maillé : il n'y a qu'une seule grande parcelle bordée de voies de circulation (avec les parkings) pour libérer un espace central que l'on ne peut le plus souvent pas traverser en voiture. Ses voies se rattachent mal au réseau viaire existant. La rue, espace traditionnel de rencontres et de sollicitations multiples, est supprimée, au profit d'espaces extérieurs aux limites et affectations imprécises. La forme générale est une composition graphique ou sculp-

turale autonome : une œuvre isolée de son contexte. C'est pour palier cette difficulté que la « résidentialisation » et l'ouverture tentent de redonner de l'urbanité aux espaces publics de ces quartiers en les remettant dans le droit commun de la ville.

La transformation des quartiers pavillonnaires autant que celle des grands ensembles et des villes nouvelles, outre leur mise en réseaux de manière plus maillée et moins spécialisée avec le grand territoire, suppose aussi d'agir sur les édifices qui les composent et n'est pas indifférente à leur forme.

Sur les bâtiments

Leur caractère monofonctionnel et l'architecture des édifices des différents quartiers agissent sur leurs possibilités d'évolutions dans le temps. Ceci est vrai pour les maisons comme pour les immeubles.



La transformation des quartiers pavillonnaires vers plus d'urbanité passe par la transformation du tissu résidentiel en incitant au développement du bâti à l'intérieur du parcellaire et en enrichissant l'usage des espaces publics par la possibilité d'implantation d'activités de proximité.

Dans les quartiers pavillonnaires

La logique du pavillon isolé, dont on peut faire le tour refusant la mitoyenneté, rend parfois délicate l'évolution vers plus d'urbanité. La tendance au *statu quo* présente dans les documents d'urbanisme renforce cet état de fait. C'est dans le sens de plus de possibilités d'extension au sol, de division, de surélévation qu'on peut agir aujourd'hui.

Dans les grands ensembles

Dans le refus des grands ensembles, il ne faut pas nier la part de l'esthétique. Fernand Léger l'avait bien remarqué : « Artistiquement bravo ; c'est l'œuvre d'art. Socialement c'est dangereux, car ce n'est pas l'œuvre sociale. [...] Les élites vous ont suivis, c'est entendu, c'est assez facile, mais les autres, la ligne moyenne n'a pas pu suivre. Vous êtes partis à toute allure, la tête haute, le regard dédaigneux, vers un but idéal que j'admire profondément, mais dans cette course vers le beau absolu, vous auriez dû tout de même regarder en arrière, vous êtes seuls. »

Dans les villes nouvelles

Les constructions sont des objets isolés, manifestes de l'architecture de leur époque, soignant plus leur esthétique que leur relation à l'espace public. Elles ont souvent, comme les grands ensembles, des qualités de confort intérieur appréciables. Leur destruction relève de la courte vue mais leur liaison avec l'espace public est souvent confuse.

Sur tous les territoires

Développer des projets locaux comme l'entend Alberto Magnaghi*, repris par Françoise Choay en conclusion optimiste de son petit livre *La terre qui meurt**.

« Sous les coulées de lave de l'urbanisation contemporaine, survit un patrimoine territorial d'une extrême richesse, prêt à une nouvelle fécondation, par des nouveaux acteurs sociaux capables d'en prendre soin comme d'un bien commun. Le processus est désormais en voie d'émergence. (...) ».

« Refuser l'étalement urbain suppose de trouver une alternative. Cette alternative c'est la ville. La ville doit offrir des espaces publics, lieux de la mixité sociale, lieux clés de la vie urbaine. Cela suppose de construire différemment, d'entretenir et de réhabiliter. »

Mireille Ferri,
"En finir avec l'étalement urbain"*

CONFÉRENCE-DÉBAT

CONSTRUIRE APRÈS LES GRANDS ENSEMBLES

Séance du 12 juin 2008

Penser et agir sur l'urbanité !

Roland Castro, architecte et urbaniste, est connu depuis longtemps pour son travail sur la banlieue, notamment au travers de « Banlieue 89 ».

bio express

ROLAND CASTRO

Roland Castro est architecte. Né le 16 octobre 1940 à Limoges, sa pensée intègre l'aspect politique et citoyen d'une architecture urbaine. Il a enseigné à l'ENSA de Paris La Villette. Son Mouvement de l'utopie concrète est, selon lui, « une tentative de refonder et rénover la politique autour de valeurs révolutionnaires ».

De 2008 à 2009, Roland Castro est à la tête d'une équipe pluridisciplinaire avec laquelle il participe à la consultation sur le Grand Paris lancée par le président de la République Nicolas Sarkozy et intitulée « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Il y défend notamment l'implantation de hauts lieux symboliques de la République et de la culture pour redonner de l'intensité et de la beauté à la «banlieue».

Il intervient dans ce cycle pour son regard sur ces espaces, dans une logique de lecture ouverte vers le Grand Paris.

Architecte praticien du re-traitement des grands ensembles, il est aussi un défenseur de l'urbanité et de son partage.

« Castro est amoureux des villes plus encore que des bâtiments. Il parcourt en permanence nos centres et nos périphéries, les hume, les analyse, les réfléchit, les comprend, les explique. Alors que la plupart de ces pairs rêverent un dieu ineffable et contraignant, l'architecte, dont il est admis que les beautés sont plus ou moins inaccessibles au commun des mortels, lui n'a cure de cette idole. Dans leurs pratiques, Roland Castro et Sophie Denissof préfèrent que leurs bâtiments parlent de lieux, de liens, d'espaces heureux, privés ou publics, d'hospitalité, d'urbanité, de solidarité, de république... », nous raconte Jean-Pierre Le Dantec.

Selon Paul Virillo, « pour Roland Castro et Sophie Denissof, c'est l'usage qui qualifie l'espace. Autrement dit, c'est le rapport au corps, non seulement au corps humain avec son ergonomie et ses passions, mais aussi au corps social, c'est-à-dire à la société, qui qualifie le projet.

Il est évident que cette théorie, cette vision d'un espace de l'usage et des usa-

gers, est en contradiction formelle avec la pratique moderniste de la cité. La pratique ancienne de la cité, c'est la sédimentation, c'est l'usage du temps et le partage du temps, celui des générations, des styles et des genres, qui construisent la cité. À partir de la destruction totale de la ville au XX^e siècle, le processus s'inverse : c'est la volonté de projet qui est devenue responsable de l'espace. Contrairement à ce que l'on pense, Roland Castro et Sophie Denissof sont des réactionnaires, non pas au sens politique mais au sens projectuel ».

C'est pour toutes ces raisons, évoquées par Jean-Pierre Le Dantec et Paul Virillo, que nous lui avons donné la parole.

L'urbanité, condition vitale de notre république métissée

Par Roland CASTRO, architecte



“ Le grand ensemble, c'est une figure catastrophique de l'organisation humaine. ”

Roland Castro



Roland Castro à Évry en juin 2008.

“ La question de la dignité est cruciale : il faut que le bâtiment renvoie une bonne image à celui qui y rentre. ”

Roland Castro

Arrivé en avance, Roland Castro s'est trouvé dans une situation qui en ville peut être une chance : un peu de temps pour soi. Il a d'abord cherché un café... qu'il n'a pas trouvé, la colère est montée ! Il nous en fait part : « Pourquoi on n'est pas ici dans une ville ? Il y a du vide partout, il y a du vert partout, on ne sait pas où on est, on ne sait pas où se mettre, on ne sait pas où il faut marcher et personne n'est là pour vous indiquer votre chemin ! C'est pourquoi je suis en colère contre ceux qui ont fait ce morceau de non-ville et je sais malheureusement comment on en est arrivé là ».

Son intervention, qui fait suite à cette colère, s'est appuyée sur ses propos que l'on retrouve notamment dans ses différents ouvrages : *Faut-il passer la banlieue au Kärcher ?** et *Impressionnisme urbain**.

Le traitement de l'urbain aujourd'hui...

L'urbanisme est rarement traité comme une question fondamentale et centrale. La communauté intellectuelle, paralysée, n'établit toujours pas le rapport entre le social et l'urbain. On le constate dans les réalisations urbaines du XX^e siècle ainsi que dans le traitement ultérieur des grands ensembles. Avant 1981, les premières réhabilitations sont menées dans le cadre du programme « Habitat et vie sociale » dans une vision qui subordonne l'analyse sociologique à l'analyse urbaine. Les années 1980 voient s'installer une politique misérabiliste et de courte vue, dite de « réhabilitation », qui n'envisage aucunement de toucher à la morphologie ni à la monofonctionnalité de ces quartiers. Des sommes d'argent considérables sont gâchées en peinturlurage (peut-on croire que les peintres soient en mesure de rattraper

des erreurs structurelles profondes ?) quand rien n'est envisagé pour embellir et désenclaver les logements. La loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) de 2000, qui avait entre autres pour objectif d'obliger les agglomérations de plus de 50 000 habitants à fournir 20 % de logements sociaux, trouve ses limites. Aujourd'hui encore, cette loi est loin d'être appliquée.

Si la banlieue n'a jamais été une priorité politique, c'est en partie dû au système politico-médiatique qui « fabrique » de l'événement et hiérarchise les priorités. Depuis 25 ans, le thème de l'amélioration de ces quartiers n'est abordé que lorsque ces derniers sont en proie à des émeutes.

Les trois échelles de l'habiter

Il y a trois échelles qui permettent de juger de la bonne manière d'habiter : la maison (le lieu), le quartier, la ville (le territoire).

Le lieu : immeuble, pavillon, villa. Le « bon » habitat, c'est celui qui renvoie une image valorisante de ma personne. Dans un ensemble collectif, le hall d'entrée est une sorte de salon, il m'accueille, moi et mes invités : il doit posséder les caractéristiques de ce qui est gratifiant (pompe, luxe, dignité). Le « mauvais » habitat au contraire, me renvoie à ma position. L'habitat a pour seule fonction de me protéger des intempéries et de m'offrir un abri pour manger et dormir. Il n'a rien de gratifiant. Le quartier : le « bon » quartier me permet d'avoir un sentiment d'appartenance sans me contraindre à m'identifier totalement à une communauté. J'habite un morceau d'histoire commune. Il m'offre une liberté de mouvement et me permet de ne pas rencontrer mes voisins si je le souhaite. Le « mauvais » quartier m'oblige à les cô-

* Voir en pages repères



L'échelle du quartier : le remodelage des barres du Quai de Rohan à Lorient.

toyer. Il n'y a pas d'espace pour l'urbanité, la citoyenneté. Si la ville est l'espace de la liberté et de la solitude, le grand ensemble est, quant à lui, l'espace de la promiscuité et du contrôle.

Le territoire : dans un premier cas de figure, la ville, il s'agit d'un territoire en réseau dans lequel les espaces publics sont tous traités harmonieusement, dans le second, il s'agit d'un territoire fermé à son environnement et répondant à des logiques qui lui sont propres.

Expérimenter...

Les conditions politiques à une véritable réflexion sur l'urbanisme sont malheureusement loin d'être réunies : l'idéologie de l'événement, de l'instantané et du temps réel sclérose les gouvernements. La distance temporelle entre la politique et la fabrication urbaine conduit à l'apathie. Le temps électif est différent du temps urbain. Pourtant, au niveau local, des

maires volontaires ont prouvé qu'il était possible de s'attaquer à l'embellissement des quartiers les plus défavorisés de leur ville, comme Jean-Yves Le Drillant à Lorient.

Remodeler un grand ensemble

La réhabilitation du Quai de Rohan à Lorient constitue l'archétype qui développe des concepts élaborés au sein de Banlieue 89. Sa première tranche, après le concours gagné en 1989, est livrée en 1996. Il a été le point de départ, pour moi, de beaucoup d'autres du même genre (le Val d'argent à Argenteuil, la Caravelle à Villeneuve-la-Garenne, le quartier de l'Oly à Montgeron et Vigneux-sur-Seine, le Carré de la Vieille à Dunkerque).

Ce « remodelage » à Lorient doit sa réussite à un bon projet bien sûr, fondé sur des concepts urbains que je m'emploie à mettre en œuvre de façon chaque fois spécifique, mais aussi à l'existence d'une

“ Il faut travailler l'habitat sous la forme de l'un et du commun. ”

Roland Castro

“Recomposer la ville,
la densifier
et la décomplexifier.”

Roland Castro

volonté politique sans faille portée par la mairie, et d'une équipe de fabrication et d'accompagnement du projet à la fois dévouée, compétente et inventive. Car il faut le dire et le redire : en matière urbaine peut-être plus encore qu'en matière architecturale, le rôle de la maîtrise d'ouvrage et celui des techniciens sont capitaux. Cet hommage étant rendu à ceux sans qui les plus beaux projets ne sauraient être menés à bien, j'espère que vous aurez compris quelles sont les idées-forces qui me guident dans le remodelage des grands ensembles.

Quelques principes...

C'est d'abord et surtout ne pas reproduire la logique de la table rase en fichant tout par terre, mais respecter la mémoire du lieu : celle de ses habitants au premier chef. C'est comprendre la logique qui a présidé à leur fabrication pour tenter un retricotage de l'espace public entre les bâtiments, selon un vocabulaire urbain « normal » permettant une délimitation précise du public, du semi-public, du privé. C'est donner un bas, un haut, un corps, un ciel aux barres et aux tours qui en sont dépourvues. C'est, idée très importante renvoyant à « l'impressionnisme » architectural et urbain, dessiner de l'inégalité formelle pour arriver à une

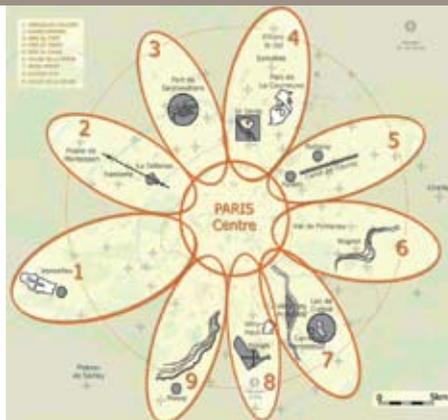


L'échelle métropolitaine : le Grand Paris (1983).

égalité de sentiment : ainsi, il faut se garder, sous prétexte d'agrandir les séjours, de leur ajouter à tous de grands « bow-windows », ce qui aurait pour effet de reproduire la barre en l'épaississant. C'est instaurer de la différence pour susciter de la dignité et un sentiment d'appartenance.

A propos du Grand Paris

Pour moi, cette aventure commence en 1983, en juillet : après la visite que je fais faire à François Mitterrand à la cité des 4 000 de La Courneuve puis dans le morceau de banlieue réussie qu'est, à mes yeux, la cité-jardin de la Butte-Rouge à Châtenay-Malabry. En effet, notre première initiative avec notre toute petite équipe (Marie-Françoise Goldenberg pour



L'échelle métropolitaine : le Grand Paris, les pétales.

sens ? Comment féconder l'ensemble de ce territoire à partir de la géographie et des paysages (celle et ceux produits par la Seine au premier chef) en partant du postulat que tout fragment de périphérie peut et doit être pensé comme un centre potentiel pour peu qu'on analyse finement ses qualités, ignorées le plus souvent, voire gâtées ou carrément masquées par un urbanisme de table rase ? Ce projet connaîtra de nombreux développements ou relances puisque j'y travaille encore aujourd'hui. À titre d'exemple, le projet de Grand Tram conçu avec Jean-Pierre Le Dantec et qui propose de relier entre elles les banlieues de la grande couronne parisienne au niveau de la ligne des forts en dérive quasi « naturellement ». Ce projet du Grand Paris comprend des concepts à mes yeux décisifs et valables aujourd'hui : ceux de « lieu magique », de « lieu à projet » et, le plus décisif de tous, celui d'« acupuncture urbaine ». Ce travail engagé depuis longtemps sur le Grand Paris va donc se prolonger. Il devra, comme je l'ai dit au début, prendre en compte le droit à l'urbanité : ce droit à l'urbanité englobe un bon logement, le

l'administration, Michel Herrou pour la sociologie, Jean-Patrick Fortin et Laurent Charré pour l'architecture), est d'inventer l'idée du Grand Paris. Nos interrogations sont déjà les suivantes : Comment oublier les nouvelles fortifications constituées par le périphérique au profit d'un anneau, au rayon beaucoup plus large parce qu'en accord avec l'agglomération réelle et non simple réplique administrative dénuée de

plaisir d'habiter, la reconnaissance de son immeuble, le sentiment de vivre dans un quartier qui renvoie une image de citoyen, d'un promeneur citadin, et pas seulement d'un habitant qui marche de son parking à la porte d'entrée de son appartement. À plus grande échelle, il doit être en relation avec un plus grand territoire, c'est aussi l'objectif à se fixer dans les projets actuels du Grand Paris.

“ N'importe quel lieu est fécondable... Dans le Grand Paris, il y a 12 Montmartre potentiels. ”

Roland Castro

point de vue DES ORGANISATEURS

Roland Castro resitue le débat au travers de ces réflexions en cours sur le « Grand Paris ». Sa forte personnalité a incité les participants à s'engager et à prendre position.

d'un cycle... à l'autre

La première année des Universités aura été consacrée à une approche générale de la ville et de ses urbanités et aura permis la rencontre avec des acteurs du débat et de la transformation des villes.

Le regard porté par les différents intervenants nous a ouvert des perspectives d'engagement sur les grandes questions qui intéressent le département de l'Essonne. Une plus grande connaissance de la ville et de ses urbanités doit nous permettre de nous pencher sur l'actualité de nos territoires. La réflexion sur le Grand Paris était ainsi toute trouvée pour prolonger notre quête de connaissance et de compréhension des territoires aux différentes échelles.

La publication de l'ouvrage de Philippe Panerai nous a été l'occasion d'ouvrir ce cycle qui s'est prolongé par des regards sur les enseignements que peut nous apporter une meilleure connaissance de l'évolution de différentes villes d'Europe.

UNIVERSITÉS DE LA VILLE ET DE L'URBANITÉ

CYCLE 2 - 2009

À PROPOS DU GRAND PARIS :

REGARD SUR LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES



PROGRAMME

diffusé en 2009

\\ Programme

\\ Les séances suivantes déclineront à partir de portraits de villes, les grandes questions posées par les territoires métropolitains : place de la nature, logement et déplacements, renforcement des polarités, organisation des espaces publics, etc.... en interrogeant des métropoles européennes.

Ainsi des invités nous présenteront des portraits renseignés de Londres, Amsterdam, Berlin, Barcelone, insistant sur le traitement particulier

de certains thèmes cités et faisant ressortir les enseignements que permettent leur comparaison avec des territoires Essonniers.

C'est pourquoi nos Universités se déplaceront dans différentes villes de l'Essonne, allant à la rencontre de territoires, d'acteurs et d'habitants concernés par la dimension métropolitaine.

JEUDI 5 FÉVRIER 2009

18h00 à Évry

Maison départementale de l'habitat, 1 bd de l'Écoute s'il pleut.

PHILIPPE PANERAI, grand prix national d'urbanisme 1999 :

LE GRAND PARIS, MYTHES ET RÉALITÉS

L'ouvrage Paris Métropole formes et échelles du grand Paris sera disponible sur place.

MARDI 28 AVRIL 2009

18h00 à Juvisy-sur-Orge

Salle Agnès Varda, espace culturel, 37-39 Grande Rue.

JEAN HARARI, professeur à l'ENSAPLV :

GRAND PARIS/GRAND LONDRES

Logement et transport dans le grand Londres

JEUDI 18 JUN 2009

18h00 à Brétigny-sur-Orge

Espace Jules Verne, Henri Douard.

MAARTEN KLOOS, directeur de l'ARCAM, centre d'architecture et d'urbanisme de la ville d'Amsterdam :

GRAND PARIS/AMSTERDAM,

création urbaine et densité au XX^e siècle

JEUDI 15 OCTOBRE 2009

A Évry, BERLIN, LA NATURE EN VILLE.

MARDI 8 DÉCEMBRE 2009

A Évry, BARCELONE VILLE MAILLÉE ET EXTENSIONS URBAINES.

PRÉSENTATION DU CYCLE 2

À LA RENCONTRE DES TERRITOIRES FRANCILIENS...

Le cycle programmé de 5 rencontres fut l'occasion d'aborder les questions posées par le « Grand Paris » en proposant, face à l'observation des territoires franciliens, des regards renseignés sur des réalités métropolitaines européennes.

... ET DES VILLES EUROPÉENNES

La conférence-débat inaugurale « le Grand Paris, mythes et réalités » était consacrée aux formes et échelles du Grand Paris, avec Philippe Panerai, grand prix national d'urbanisme 1999, auteur notamment de l'ouvrage *Paris Métropole : formes et échelles du Grand Paris*, paru en septembre 2008 aux éditions de La Villette.

Les rencontres qui ont suivi cette séance inaugurale ont permis d'aborder par des présentations monographiques d'autres grandes villes européennes. Envisagées selon différentes thématiques (transport, logement, paysage, planification...), elles ont nourri la réflexion sur le devenir de nos propres territoires.

CONFÉRENCE-DÉBAT

À PROPOS DU GRAND PARIS : REGARD SUR LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

Séance inaugurale du 5 février 2009

Entretien* avec Philippe Panerai, invité des Universités de la Ville et de l'Urbanité

CRPVE : Quel type de scénario du Grand Paris défendez-vous ?

C'est clair, et j'en parle dans mon livre, le scénario est le suivant, que j'appelle « polycentrisme hiérarchisé » : la région parisienne fonctionne pour moi comme un système de constellation, avec des centres locaux.

Et j'ajoute « hiérarchisé » parce que toutes les communes n'ont pas le même poids, la même histoire, le même rayonnement. Je pense qu'en Essonne, Massy par exemple est un centre pour un certain nombre de communes avoisinantes qui, sans être vassalisées, sont dans l'orbite de Massy qui joue donc un rôle de centre local.

Je suis absolument convaincu que l'aménagement de l'agglomération parisienne ne peut pas se penser simplement comme un accroissement du Paris central sur les territoires qui sont au-delà du péri-phérique. Il y a suffisamment de potentialités dans les différents fragments de l'agglomération parisienne pour fortifier les centres existants entre lesquels il faut créer du lien.

On ne va pas assujettir les villes de banlieue, qui sont peuplées, ont des élus, une histoire... et des habitants, qui ont aussi leur point de vue. Il faut donc faire avec tout ça, et il me semble que la première grande qualité de ce qui pourrait être la ville durable serait de dire « on fait au mieux avec ce qu'on a » pour que ça bénéficie à un maximum de gens.

C'est un bon départ pour penser la gouvernance...

CRPVE : En 2009, les Universités de la Ville et de l'Urbanité feront un tour d'horizon de grandes villes européennes, pour mieux revenir sur le cas du Grand Paris. Quel bénéfice y a-t-il pour vous de faire des allers-retours entre ces villes ?

J'ai eu l'occasion de travailler régulièrement sur différentes grandes villes, comme Le Caire, Brasilia, Canton... Ce qui m'a permis de voir comment une grande ville bouge, se développe et se déforme... Ces villes ne sont pas similaires, mais leur singularité enrichit la réflexion.

Regarder ailleurs oblige à poser des questions qu'on ne se serait pas posées sur le territoire qu'on croit connaître, et à regarder le territoire avec un autre oeil que celui qu'on avait porté jusque-là. Le dépaysement pousse à se poser des questions.

bio express

PHILIPPE PANERAI

Philippe Panerai est architecte et urbaniste, créateur de l'atelier Panerai & associés.

Il a été professeur dans les écoles d'Architecture de Versailles et Paris Malaquais. Il est aujourd'hui expert auprès de l'ANRU et membre du comité d'expertise de la qualité urbaine pour le bailleur I3F. Il est membre du conseil scientifique de la consultation internationale du Grand Paris. Auteur de nombreux ouvrages sur la forme urbaine, dont le tout récent *Paris métropole : formes et échelles du Grand Paris*, paru aux Éditions de La Villette en 2008.

* Entretien paru dans la lettre du Centre de Ressources Politique de la Ville en Essonne "Expression" n° 62 de février 2009 : « Paris métropole : formes et échelles du Grand Paris ».

Le Grand Paris, mythes et réalités

Par Philippe PANERAI, architecte, grand prix national d'urbanisme 1999



Peut-on sortir du schéma radioconcentrique ?



Le Grand Paris en 1740.



Le Grand Paris en 1823.



Le Grand Paris en 2006.

Regarder autrement Paris, c'est repenser les mobilités et les déplacements d'une part, les densités et les formes d'habitat d'autre part. C'est donc rénover les périphéries sans privilégier les grandes opérations ni la tabula rasa. Paris doit regarder autrement ses périphéries et ces dernières reconsidérer leur relation au centre.

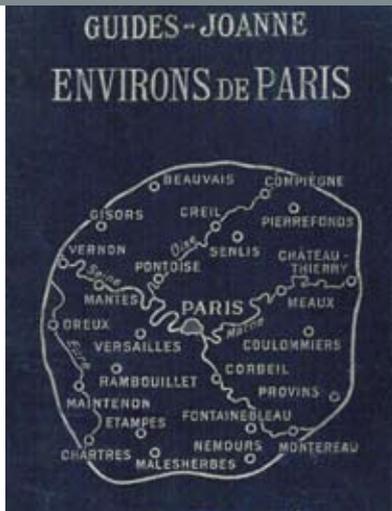
DÉPASSER LA COUPURE DU PÉRIPHÉRIQUE

Le mérite de la consultation du Grand Paris est d'avoir donné une ampleur nouvelle à la question qu'avait commencé à poser dès 2004 et à l'occasion des premiers débats sur la révision du schéma directeur de l'Île-de-France, la « Conférence Métropolitaine » animée par Pierre Mansat, l'adjoint au maire de Paris chargé des relations avec les collectivités locales. Question simple mais délicate tellement pendant des années, ignorance réciproque, rivalités politiques, arrière-pensées avaient marqué les relations de la capitale et de sa banlieue : peut-on raisonnablement penser aujourd'hui que Paris, la capitale de la France se résume au territoire communal de la ville de Paris ou bien ne devons-nous pas, au contraire, constater que déjà un grand nombre des fonctions métropolitaines ont débordé le boulevard périphérique et se sont diffusées ou dispersées dans l'agglomération.

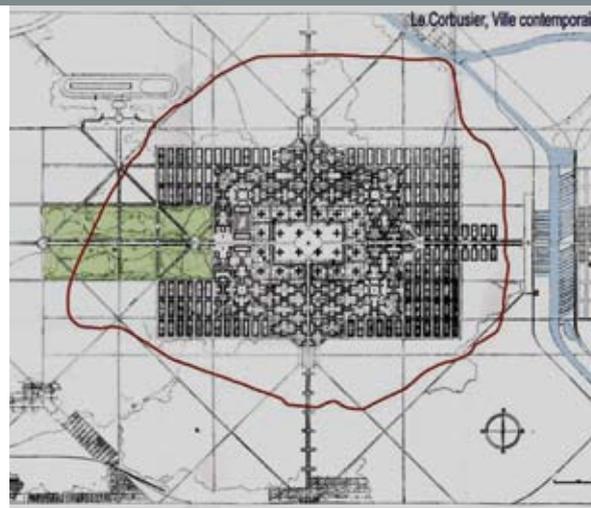
Pour moi, penser Paris au-delà de la ville de Paris est une question évidente parce que

j'ai longtemps habité et enseigné en banlieue et aussi parce que la plupart des projets sur lesquels j'ai travaillé, étaient situés en banlieue. Et puis la raison de Roissy CDG, c'est d'être l'aéroport de Paris, pas celui de Roissy-en-France, charmant village dans la plaine agricole du nord de l'Île-de-France, comme le Grand Stade est à Saint-Denis mais sert toute l'agglomération capitale, comme le château de Versailles et son parc, la villa Savoye à Poissy ou la forêt de Fontainebleau font partie de la région capitale et que Paris serait diminuée si l'on ne les pensait pas ensemble.

Je crois qu'il faut réussir à penser l'agglomération parisienne et la ville de Paris en dehors de la limite totalement anachronique héritée d'Haussmann et de l'enceinte de Thiers. Cette coupure est non seulement une anomalie mais semble être aussi une exception proprement parisienne. À l'échelle de la planète, Montréal désigne à la fois une commune assez petite au sens administratif



Le Grand Paris selon le Guide Joanne en 1912.



Le Grand Paris selon l'architecte Le Corbusier en 1925.



Le Grand Paris selon l'urbaniste Henri Prost en 1934.

et une grande ville capitale du Québec qui englobe de nombreuses autres communes comme Westmount, Outremont etc. avec leurs propres municipalités mais qui appartiennent à Montréal et en portent le nom. De même Londres, Santiago du Chili ou Le Caire... La possibilité d'utiliser le nom de Paris dans l'adresse postale d'autres communes pourrait à mon sens diminuer la pression immobilière sur le Paris central et les rééquilibrages pour l'emploi et les équipements seraient plus faciles à opérer car c'est compliqué d'expliquer à un investisseur de Shanghai ou de Seattle que le terrain proposé est à Paris mais pas tout à fait Paris, que c'est Paris sans qu'on puisse le dire ou l'écrire. Seul le quartier de La Défense a bénéficié des codes postaux parisiens afin d'attirer les grandes entreprises. Tant mieux, mais pourquoi pas d'autres ? Pourquoi l'adresse des Hauts-de-Seine ne serait-elle pas Paris HDS 92 et celle de la Seine-Saint-Denis Paris SSD 93 comme on a London W60BD ?

Alors, je crois qu'il est temps de dépasser le périphérique et de dire que nous vivons dans le Grand Paris ; il est temps de cesser d'opposer Paris à sa banlieue ou Paris à la région. À l'échelle mondiale, il y a une grande ville, une grande métropole : Paris qui peut encore rivaliser avec Londres, New York, Shanghai, Tokyo et quelques autres pour le statut de ville-monde, ouverte, dynamique, multiculturelle et pluri-ethnique. Et il faut aussi cesser d'opposer le Paris Métropole qui serait « de gauche » et le Grand Paris qui serait « de droite », en se rappelant que les premiers à utiliser le terme de Grand Paris sont les élus de banlieue socialistes et radicaux du début du XX^e siècle, revendiquant par là une dignité et une égalité de traitement qui étaient à l'époque refusées par le pouvoir central. Héritage d'une pensée centralisatrice profondément liée à l'idée que les Français se font du pouvoir, Paris *intra-muros* a longtemps été hégémonique ; des pans entiers de la banlieue sont

restés sous-équipés, notamment du point de vue des transports majoritairement organisés selon un schéma radial qui n'aime pas les tangentes. Il faut se rappeler que la décision du conseil municipal de Paris de créer le réseau du métro – le métropolitain – était assortie de sa limitation au seul territoire municipal. Pas de station au-delà des portes et il a fallu 25 ans pour connaître les premiers et timides prolongements. Aujourd'hui, la ligne 12 est en chantier au-delà de la porte de La Chapelle et la ligne 4 au-delà de la porte d'Orléans un siècle plus tard...

Dépasser la coupure du périphérique donc, mais comment ? Voilà immédiatement une seconde question : sommes-nous capables de penser Paris, le Grand Paris, autrement qu'à partir de son centre ?

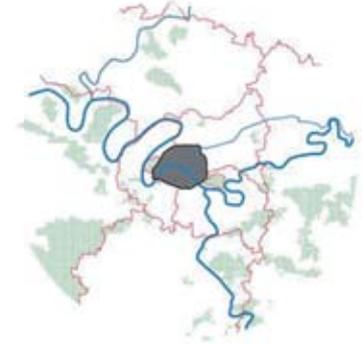
Question d'autant plus légitime que les représentations les plus fréquentes nous montrent depuis longtemps la ville de Paris au centre d'un cercle qui semble être déjà le territoire promis à son extension.



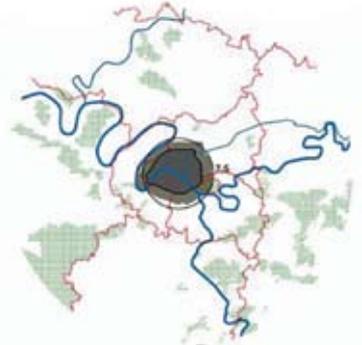
"...reconnaître d'autres centralités et regarder l'espace urbain d'un nouveau point de vue ? ..."

Ainsi, dans le plan de 1823, édité à l'occasion de l'exposition des produits de l'industrie, le département de la Seine occupe la presque totalité d'un cercle qui fait irrésistiblement penser à une boîte de camembert. Ou la couverture du guide Joanne des Environs de Paris (1912) qui semble annoncer le plan du Grand Paris d'Henri Prost (1934). Du coup, le schéma de Le Corbusier pour une ville contemporaine de 3 millions d'habitants (1922) semble bien être la première esquisse des multiples versions du plan Voisin de Paris en même temps qu'une première volonté de quitter le radioconcentrisme (le contour rouge superposé au dessin initial est un apport personnel), comme tentera de le faire le schéma directeur de 1965 sous l'autorité de Paul Delouvrier.

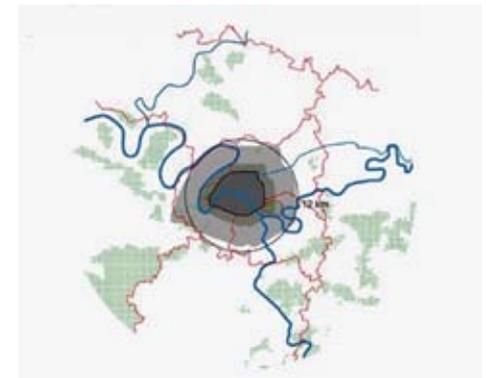
Sortir du schéma radioconcentrique où le Grand Paris est encore regardé à partir du centre de Paris historique suppose de décaler le regard pour faire varier les représentations et décrire l'emboîtement possible des échelles. Au-delà de la place singulière du centre historique, il faut reconnaître d'autres centralités et regarder l'espace urbain d'un nouveau point de vue ? Celui des sites et des paysages par exemple. Si l'on regarde Paris à partir du fort de Romainville, on voit le Sacré-Cœur et Montmartre dans un nouveau rapport avec le mont Valérien, les tours du carrefour Pleyel et Saint-Denis, la perspective générale est changée.



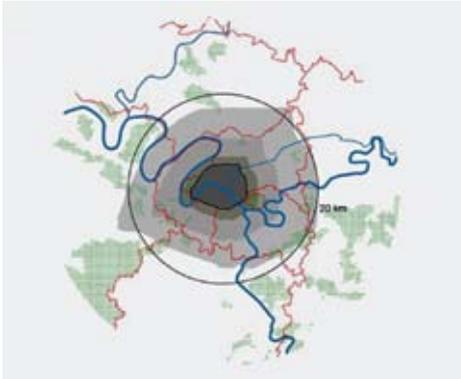
Grand Paris 0



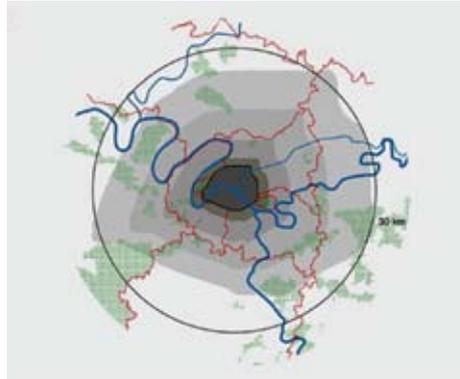
Grand Paris 1, $r = 7,5$ km



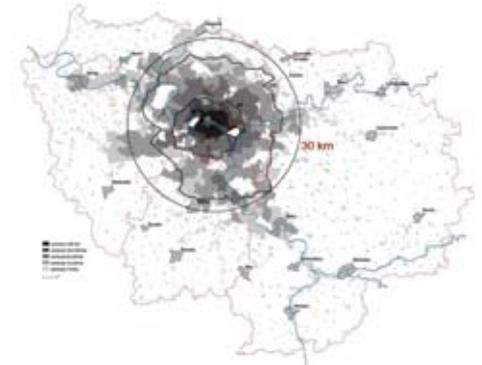
Grand Paris 2, $r = 12$ km



Grand Paris 3, $r = 20$ km.



Grand Paris 4, $r = 30$ km.



Densités.

HAUSSMANN ET L'HOMOTHÉTIE

Cela commence comme un jeu et ressemble à une plaisanterie : et si on agrandissait Paris par homothétie. On partirait de l'enceinte de Thiers (1840-1843) avec un rayon sensiblement arrondi à 6 km puis on décalerait la limite en conservant le même centre pour engendrer des Grand Paris successifs qui conserveraient la même lisibilité, la même cohérence, la même cohésion que le Paris central avec des diamètres de 7,5, 12, 20 et 30 kilomètres.

L'exercice est assez facile et semble mettre en évidence ce qu'il ne faut pas faire, ce qui ne peut pas être fait. On ne peut plus imaginer d'annexer les villes de Boulogne, de Neuilly, d'Aubervilliers ou d'Ivry comme on a naguère annexé les villages de Passy, de Montmartre, de Charonne ou d'Austerlitz. Et puis on regarde de plus près et on se dit qu'après tout ce ne serait pas si mal de caler la limite ouest de la capitale sur la rive de la Seine au-delà de Boulogne et Saint-Ouen. Paris s'arrêterait devant La Défense, à l'est, la limite incorporerait le confluent avec la Marne, intégrerait Vincennes, Montreuil et toutes les communes du plateau de Ro-mainville.

L'étape d'après, Grand Paris 2, avec un rayon de 12 km atteindrait le méandre suivant devant Argenteuil, englobant le mont Valérien et le port de Gennevilliers, Saint-Denis et La Courneuve. Le Bourget serait à sa porte comme le port de Bonneuil ou l'aéroport d'Orly. Légèrement décalée, l'A86 formerait le nouveau boulevard périphérique. Et puis un méandre plus loin, avec 20 km de rayon, on calerait un Grand Paris 3 face à la terrasse de Saint-Germain tandis qu'à l'est, sur la Marne, la ville irait jusqu'à Torcy, au sud, elle engloberait Orly et le domaine de Versailles mais laisserait l'aéroport de Roissy à sa porte.

Enfin, Grand Paris 4 reprendrait le cercle du Grand Paris de Prost : un rayon de 30 km autour de Notre-Dame, dépassant sauf au sud la Francilienne (A104), s'arrêtant devant le confluent de l'Oise, dépassant Roissy et flirtant avec les villes nouvelles.

Mais en poursuivant la réflexion, on s'aperçoit que ces Grand Paris qui ont l'air de sortir d'un jeu de dessin, existent déjà. Grand Paris 1, c'est le Paris du Vélip' de Delanoë (2008) et de la ligne des forts de Thiers (1840) ; Grand Paris 2 le département

de la Seine (1792) légèrement arrondi (600 ha), Grand Paris 3 l'agglomération dense et (presque) continue du PADOG de 1960 (1 200 ha) que le schéma directeur de 1965 jugeait insuffisante et impossible à réformer sauf à agir de l'extérieur grâce aux villes nouvelles.

Le Grand Paris est déjà là dans les usages et les proximités, 300 000 habitants au centre (*intra-muros*) travaillent quotidiennement à l'extérieur, le double de banlieusards vient travailler à Paris. Tous sont Parisiens.

“ Le plan Delouvrier prévoyait une multi-modalité qui n'a pas été réalisée. ”

Philippe Panerai



Les sources de la Bièvre.



La Bièvre à Massy.

“Cela fait un siècle que l’on entend que la banlieue s’est déstructurée alors qu’en fait, depuis le début, on a des formes urbaines qui s’agglomèrent avec des vides, des discontinuités.”

Philippe Panerai

GRAND PARIS ET VIE QUOTIDIENNE

L’image d’une extension par homothétie conduirait facilement à imaginer un Grand Paris homogène, haussmannisé en quelque sorte, à peine découpé par quelques grandes infrastructures (routes, autoroutes ou voies ferrées), tandis que la réalité c’est une agglomération de plus de 2 000 km² et de près de 400 communes qui présentent des densités différentes, certaines uniquement résidentielles, d’autres actives au plan économique, administratif ou culturel... d’autres encore restées rurales, agricoles ou villageoises. Mais de plus en plus de communes s’organisent en communautés pour renforcer leur attrait, mutualiser les équipements, mettre en valeur leur site et leur patrimoine, faire poids pour obtenir une nouvelle gare, une nouvelle ligne de tram ou de métro. La taille compte, le nombre d’habitants détermine le nombre d’électeurs pour une commune. On n’est guère considéré en

dessous de 80 000 habitants et les dernières communautés dépassent les 200 000, autant qu’un grand arrondissement parisien (le 15^e, le plus peuplé, vient de dépasser 250 000 habitants) ou qu’une bonne ville de province (Reims Métropole, 215 000 habitants, Nantes/Saint-Nazaire).

Si le Grand Paris s’est développé autour du Paris historique (de l’île de la Cité à l’enceinte de Thiers), si celui-ci reste le centre principal, il n’est pas le seul et l’agglomération pourrait se penser sous la forme d’une constellation où des centralités multiples, rassemblées dans des groupements hiérarchisés, offrent à chaque habitant les services, les lieux de rencontre, les équipements, les loisirs et l’accès à la mobilité qui caractérisent la vie urbaine. L’air de la ville rend libre, disait un proverbe médiéval allemand. C’est de cette liberté qu’il s’agit, la liberté de cha-



Massy-Opéra : le marché.



L'axe monumental de la Défense.

que habitant d'avoir quotidiennement accès aux ressources de la ville. La liberté de trouver à deux pas de chez soi, aussi bien le libraire que le boulanger, à deux stations de tram ou de bus, le cinéma ou le terrain de sport.

La re-connaissance du territoire est importante pour cela : le territoire de la banlieue n'est pas homogène mais ponctué. Presque toutes les communes ont encore un centre ancien, bourg ou village, avec son église et sa grand-rue, parfois un château devenu mairie ou que l'on a oublié dans un parc. La gare ou la station du RER forme un autre centre qui attire des commerces et qu'un travail modeste peut fortifier. Ailleurs, c'est un marché forain deux ou trois fois par semaine qui crée au milieu d'un grand ensemble une ambiance de chef-lieu de canton... Il suffirait de peu de choses pour que la vie quotidienne soit plus heureuse. Voilà l'enjeu.

“...la première grande qualité de ce qui pourrait être la ville durable serait de dire « on fait au mieux avec ce qu'on a » pour que ça bénéficie à un maximum de gens.”

Philippe Panerai
Revue "Esprit", octobre 2008,
"Les chantiers du Grand Paris".

point de vue DES ORGANISATEURS

Un regard sur l'existence du "Grand Paris" apportant pour les participants une dimension concrète à ce nouveau cycle. Philippe Panerai a ainsi proposé des clés de lecture pour ce territoire en projet.

PORTRAITS DE VILLE

À PROPOS DU GRAND PARIS : REGARD SUR LES MÉTROPOLES EUROPÉENNES

Séance du 28 avril 2009

Logements et transport dans le grand Londres

À la fois différente, par sa réalité administrative, et similaire par ses échelles de territoire et de population, Londres invite à la comparaison avec le Grand Paris.

bio express

JEAN HARARI

Enseignant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette (ENSAPLV), Jean Harari est architecte et urbaniste, co-fondateur de l'agence Jean et Aline Harari, architectes à Paris. Il a animé l'atelier public d'architecture et d'urbanisme de Blois.

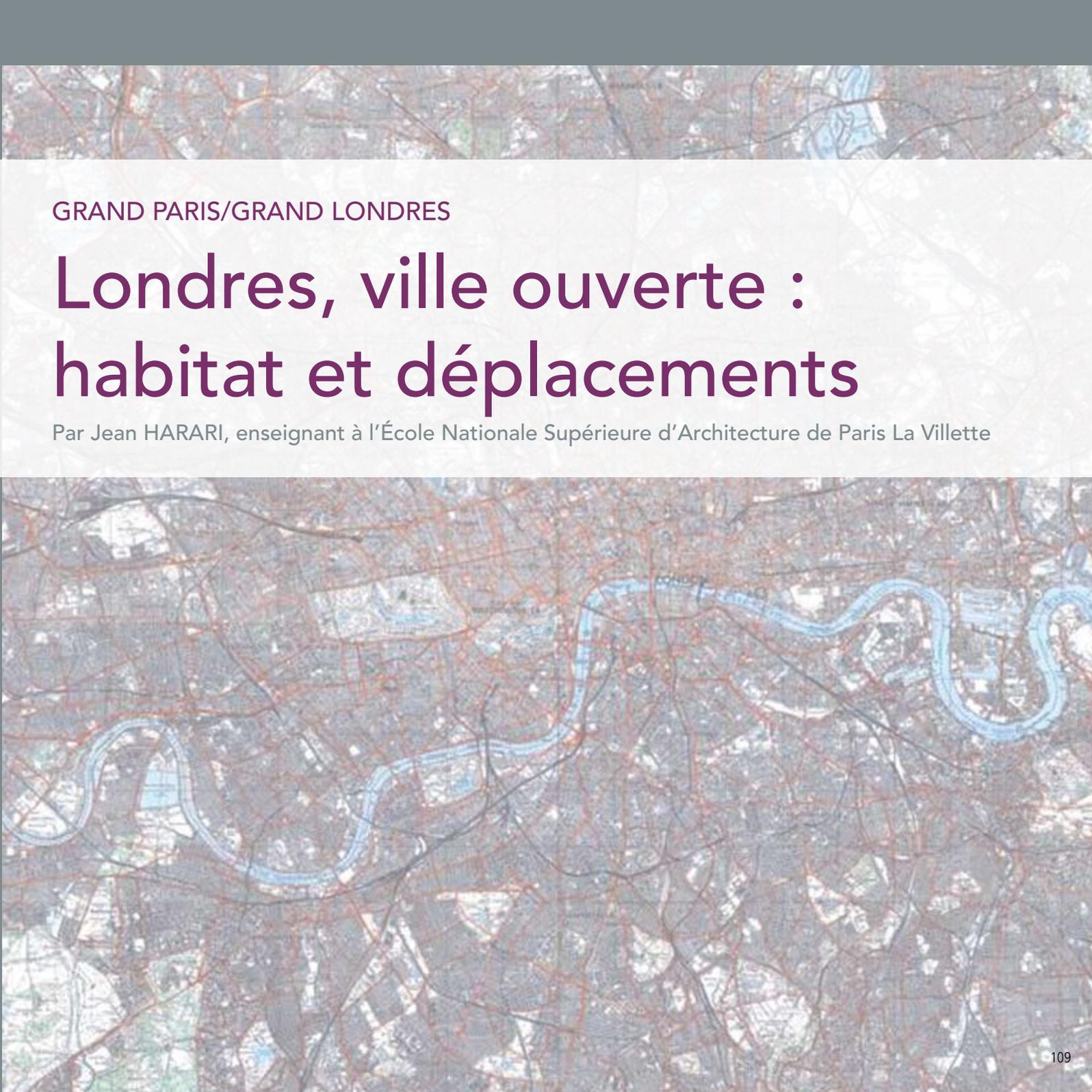
Il a notamment travaillé avec l'architecte Patrick Bouchain pour la construction du théâtre équestre de Zingaro à Aubervilliers (93).

Plus récemment, en Essonne, il intervient dans la ZAC du Moulin à Saulx-les-Chartreux.

Dans les grandes métropoles contemporaines, la question de l'habitat et de son rapport aux déplacements se pose dans des termes différents de ce qu'ils furent quand les villes n'étaient que de modestes agglomérations, denses mais faiblement étendues et où habitat et travail restaient spatialement intégrés, dans un même quartier voire dans un même édifice. Ce double problème surgit à une échelle jamais connue auparavant avec la croissance urbaine consécutive à l'industrialisation de l'économie, au développement sans limite des échanges marchands et à leur cortège de difficultés fonctionnelles et résidentielles, qui restent encore aujourd'hui, largement irrésolues. Le cas de Londres qui fut longtemps la plus grande ville du monde est, à cet égard, édifiant.

Comprendre le développement d'une grande métropole comme Londres et singulièrement de ses rapports au territoire et des relations qu'entretiennent habitat et déplacements, implique de revenir, au moins brièvement, aux conditions historiques de formation de la ville.

Il convient d'en rappeler les circonstances les plus marquantes dont les traces restent visibles aujourd'hui.

An aerial photograph of a city, likely London, showing a dense network of streets and buildings. A prominent blue path is overlaid on the map, winding through the city. The path starts in the lower left, moves towards the center, then curves to the right and then back to the left, following a major thoroughfare. The background is a mix of grey, brown, and green tones, representing urban infrastructure and vegetation.

GRAND PARIS/GRAND LONDRES

Londres, ville ouverte : habitat et déplacements

Par Jean HARARI, enseignant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette



Plan de Londres en 1642.

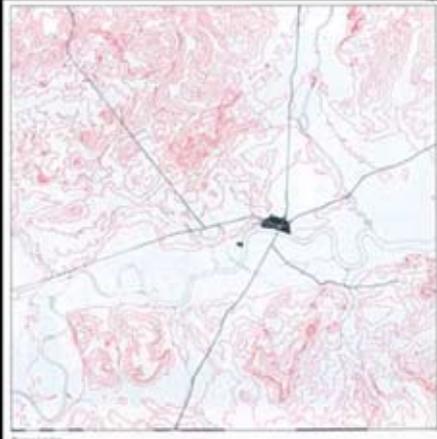
DEUX VILLES POUR UN MÊME DESTIN

Londres résulte du rapprochement puis de la fusion de 2 noyaux d'urbanisation établis sur la rive nord de la Tamise, à quelque distance l'une de l'autre. Vers l'est, la City, fortifiée et contrôlant l'unique passage d'une rive à l'autre (jusqu'en 1729 !), vouée très tôt à l'artisanat et aux échanges puis plus généralement aux « affaires », enfermée dans l'étroit corset des murailles romaines, a conservé jusqu'à aujourd'hui un statut particulier de « ville indépendante ». Au sud-ouest, Westminster, édifié sur de basses terres marécageuses et où vont être regroupées les grandes institutions du royaume (le Trésor, la Cour suprême puis le Parlement). Entre les deux, le puissant ordre des Templiers va développer, vers la fin du XII^e siècle, un quartier intermédiaire, opulent et arrogant, que le roi Edward II finira par exproprier en 1307. Dès lors, The Temple sera voué aux Inns of Courts, berceau et enceinte exclusive du droit anglais, symboliquement implanté

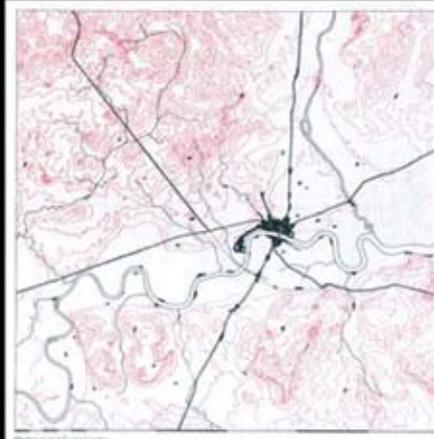
à mi-chemin du quartier des affaires et du centre du pouvoir politique.

Très tôt, le développement de la ville connaîtra un processus de croissance bien différent de celui des grandes villes fortifiées du continent. L'insularité de l'Angleterre la protégera indéniablement des invasions qui ravageront l'Europe. Au-delà du mur de la City - bientôt devenu stratégiquement inutile - surtout vers le nord mais aussi sur la rive méridionale de la Tamise, des quartiers dispersés vont apparaître, souvent autour de modestes noyaux villageois. Paradoxalement, la rapide saturation urbaine du périmètre enclos de la City et l'inutilité d'une nouvelle enceinte fortifiée favoriseront ce phénomène de dispersion. Il restera toutefois entravé jusqu'au XVI^e siècle par le monopole foncier qu'exerce l'église sur le territoire du Middlesex, dont le réseau de couvents encercle littéralement la capitale.

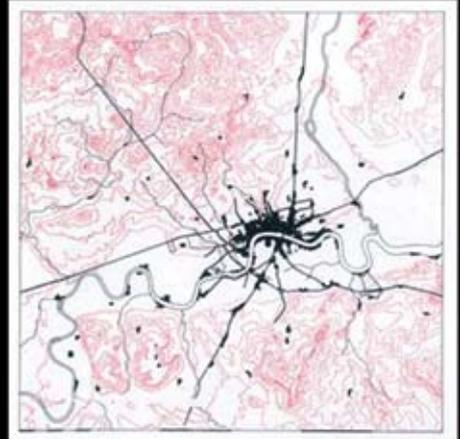
L'un des événements fondateurs de la structure urbaine de la ville anglaise classique réside sans doute dans la décision révolutionnaire prise par Henry VIII entre 1536 et 1539, de déposséder les monastères de leur patrimoine foncier et immobilier, pour les octroyer à la « gentry » ou les vendre à des bourgeois enrichis. En effet, cette mesure ne modifia pas seulement la répartition de la propriété du sol dans les régions rurales du pays, elle détermina aussi les dispositifs très particuliers qui présidèrent aux mutations urbaines de l'Angleterre au cours des siècles suivants.



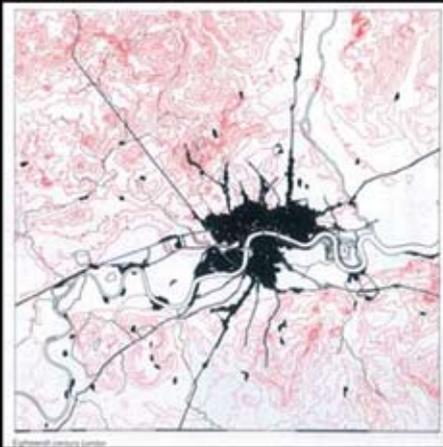
Londres romaine



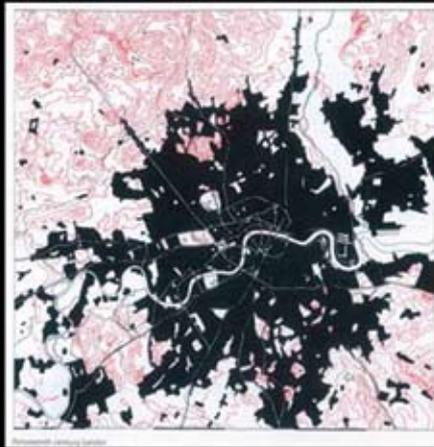
Londres médiévale et Tudor



Londres au XVII ème siècle



Londres au XVIII ème siècle



Londres au XIX ème siècle



Londres au XX ème siècle

MORPHOGENÈSE DU

grand Londres



Les grands "estates" londoniens.

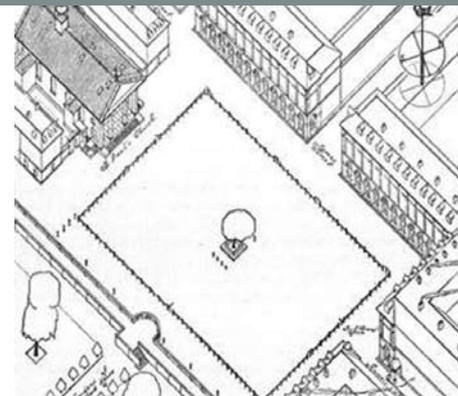
ESTATES, SQUARES ET TERRACES

Au cours du XVI^e siècle, la population vivant à l'intérieur de l'enceinte régresse et un mouvement centrifuge s'amorce nettement vers le nord et l'est, sur la rive nord et sur la rive sud. Du règne d'Henri VIII date la création des grands parcs urbains, Hyde Park, Green Park et St James Park, l'un des traits distinctifs de la capitale anglaise.

Sur ces nouveaux fondements, le siècle suivant inaugurerait les principales innovations urbaines et connaîtrait les événements qui précipiteront les tendances apparues au cours des décennies précédentes. La ville dense, qui n'excède pas l'étroit périmètre de la City et de Westminster, est encore mé-

diévale. La principale voie de communication est-ouest reste le fleuve et ses rives. Les conditions sanitaires sont exécrables et provoquent régulièrement des épidémies de peste catastrophiques. Déjà, les Londoniens fortunés quittent le centre insalubre vers le nord pour rejoindre sur les hauteurs les havres de verdure des villages de Highgate et d'Hampstead.

En 1630, un nouveau quartier résidentiel est créé, vraisemblablement inspiré de la place des Vosges de Paris : Covent Gardens Piazza qui va connaître un succès immédiat et dès lors servir de modèle pendant plus de deux siècles à la création des squares londoniens. Cette morphologie urbaine originale, associée à la typologie de la *terraced house*



Covent Garden.

et rendue possible par le régime juridique spécifique de la propriété foncière et immobilière du *leasehold* (la propriété immobilière est partagée entre le bailleur *freeholder*, propriétaire perpétuel du fond et le *builder* ou *developer*, titulaire d'un droit à construire), va présider aux principaux développements suburbains de la capitale britannique.

Avec le Great Fire de 1666 qui ravagera la City, un an seulement après la Grande Peste qui l'avait décimée, 13 200 maisons, 87 églises et 44 sièges corporatifs seront détruits. Des milliers de riches résidents quitteront à jamais le centre et le mouvement d'expansion territoriale vers l'ouest et le nord se confirmera. La formation du Commonwealth assure à Londres une sécurité durable qui la dispense de rester ensermée dans d'étroites limites défensives. Elle va, dès lors, pouvoir s'étendre sur des territoires toujours plus vastes, ne trouvant d'obstacles à sa croissance qu'aux frontières des grands *estates* et solidifiant durablement sa structure typologique au travers de l'exceptionnelle stabilité juridique qu'assure le système du *leasehold*. Le moment est alors venu des grandes opérations spéculatives d'initiative privée qui, sur le modèle du square aristocratique, vont progressivement configurer

l'espace de la ville classique. Autour de vastes jardins privés, occupant le centre de places publiques entourées d'austères *terraced houses* en briques, s'articulent avec une remarquable efficacité les composantes d'une urbanité nouvelle, spacieuse et généreuse, régulière et pleine de dignité, aux antipodes du vernaculaire de la ville médiévale. Londres adopte alors le principe d'une séparation territoriale rigoureuse entre ses nouveaux quartiers résidentiels et ceux voués aux activités commerciales et artisanales ou bien réservés aux institutions gouvernementales et ecclésiastiques : c'est peut-être la première des grandes villes contemporaines. Un nouveau Building Act est adopté en 1774. Il codifie strictement les dispositions de l'architecture néopalladienne géorgienne. C'est sous cette législation que sont planifiés les nouveaux quartiers résidentiels. C'est le triomphe des initiatives spéculatrices à grande échelle qui débordent largement le cadre des faubourgs centraux pour atteindre les villages existants et s'étendant le long des voies radiales principales.

Sous diverses déclinaisons, adaptées à chaque catégorie sociale, la *terraced house*, qui s'élève généralement de quatre niveaux au-dessus du bassement (niveau inférieur partiellement enterré), est combinée en une riche diversité de voies et de figures compositionnelles (*crescent, oval, quadrangle, circus, etc.*). Les rangées de maisons strictement alignées forment entre deux rues des îlots rectangulaires étroits qui, le plus souvent, conservent ouverts (bien que clos par un mur) leurs deux petits côtés. Au centre de l'îlot passe le *mews* qui offre un accès secondaire à l'arrière des *yards* et permet de distribuer les écuries et les communs. Cette typologie démontrera au cours du siècle



Bayswater. 1830s-40s (see plate 136).



Belgravia, 1820s-40s (see plates 36, 137-8).

The Ladbroke Estate, North Kensington 1840s and 50s (see p. 156).



Woking, c. 1830-40.

Slington. 1840s-50s.

NW1. 1820s-30s (demolished).



Paddington, c. 1850 (demolished).



EC2, around 1820.



Walworth, SE1, late eighteenth century (demolished).



North Kensington, W11, 1842-8.

Squares et figures composées du Londres géorgien.

suivant et jusqu'au milieu du XX^e siècle, son exceptionnelle capacité d'adaptation et de transformations internes à mesure que les besoins domestiques, les profils sociologiques et les modes d'habiter évolueront. Entre les deux guerres mondiales, et sur

des aires considérables, elle sera finalement massivement supplantée par la *semi-detached house*, ou maison jumelée, dont les qualités architecturales et distributives, tout comme l'urbanité, s'avéreront bien inférieures.



Affiche publicitaire pour les chemins de fer, vecteur principal de l'urbanisation périurbaine.

CHEMIN DE FER, CROISSANCE ET CRISE URBAINES

L'avènement du chemin de fer à vapeur, dans les années 1830, va bouleverser les conditions et les rythmes de croissance de la ville. Entre-temps, des opérations d'aménagement de grande amplitude vont se succéder : l'une des plus emblématique se situe autour de Regent's Park et le long de Regent's Street (1812-1828), réalisée par l'architecte spéculateur John. Le XIX^e siècle londonien manifeste également un trait caractéristique de son mode de croissance, corollaire de la remarquable inertie de ses structures foncières : les grandes propriétés figées dans les limites de leurs estates vont dissuader toute tentative de planification à grande échelle. La forme urbaine de



Le métro de Londres dans les années 1930.

Londres apparaît ainsi comme l'assemblage quelque peu hasardeux de fragments qui constituent, chacun, une entité indépendante et hiérarchisée.

L'essor industriel du pays, la croissance démographique et l'exode rural vont provoquer à Londres, comme dans la plupart des grandes villes occidentales, des phénomènes critiques d'insalubrité et de dégradations sanitaires et sociales. Des quartiers de *slums* se constituent dans l'East End mais aussi à l'ouest. Les pouvoirs publics prennent alors conscience que la seule intervention des entreprises privées, fussent-elles philanthropiques, ne peut entraver durablement la dégradation des conditions de vie de tous les habitants de la capitale. Le Metropolitan Board of Works, ancêtre du conseil municipal de Londres, est fondé

en 1859. L'éradication des *slums* devient la question centrale de la gestion urbaine de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les sociétés philanthropiques inaugurent les formes canoniques du logement ouvrier, cellules minimales distribuées par coursives ouvertes et dotées de commodités partagées, situées dans les parties communes. De courtes percées sont réalisées pour éventrer les quartiers de taudis et disperser leur population au-delà des quartiers centraux. À l'aube du XX^e siècle, Londres compte 6,5 millions d'habitants, ce qui la porte au premier rang des villes les plus peuplées du monde. Chez les réformateurs, la conviction est acquise que l'étalement urbain et la faible densité résidentielle - corollaire du choix de la maison unifamiliale - sont la clef du problème démographique, d'une baisse significative



Un simple coup d'œil au plan actuel du métro londonien illustre de manière éclatante un déséquilibre géographique originel qui ne sera jamais compensé. L'essentiel des lignes est situé sur la rive nord de la Tamise.

des coûts fonciers et d'une saine gestion de la question du logement. L'amélioration constante des moyens de transport collectifs, dont les coûts globaux ne sont pas encore pris en considération, constitue l'outil principal de cette démarche.

Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, la banlieue londonienne s'étendra sur des superficies toujours plus vastes à la faveur de l'apparition puis de la croissance inexorable d'un réseau de transport public extensif mais mal coordonné. La modernisation, l'extension et la ramification des réseaux de transports collectifs, d'initiative privée mais encouragée par les pouvoirs publics, vont très largement contribuer à l'étalement urbain de Londres.

Les politiques de tarification des transports collectifs vont constituer un puissant outil de

ségrégation socio spatiale et de zoning. Le Parlement autorise les compagnies privées de chemin de fer, de tramways, d'omnibus puis de métro à ouvrir et exploiter de nouvelles lignes à condition de consentir des tarifs préférentiels aux ouvriers et employés sur certains trajets et jusqu'à certaines stations. Laissez à l'initiative d'investisseurs privés jusqu'à la création du London Transport en 1933, l'efficacité du réseau est lourdement entravée par le manque de coordination et la concurrence entre les compagnies. Un simple coup d'œil au plan actuel du métro londonien illustre, de manière éclatante, un déséquilibre géographique originel qui ne sera jamais compensé. Le schéma général n'est pas seulement déséquilibré ; la structure même du réseau trahit les objectifs purement spéculatifs que poursuivaient ses



À Paris, le système radiocentrique domine.

promoteurs privés. La City et le West End comme les banlieues ouest et nord-ouest sont correctement irrigués. Le nord-est et le sud-ouest ne comportent chacun qu'une seule ligne et le sud-est aucune...

Ainsi, jusqu'à aujourd'hui, les origines chaotiques et l'empirisme qui présida à la constitution du réseau de transport souterrain restent prégnants. Au contraire du métro parisien, qui fut conçu à l'initiative d'une collectivité publique et dont les extensions s'inscrivent dans un même schéma et à partir d'une démarche cohérente, le métro de Londres présente des infrastructures et des dispositifs disparates, des lacunes manifestes, des interconnexions hasardeuses... Les projets en cours tentent d'y remédier.



Mawdley House, Webber Row Estate, Southwark, 1905.



Boundary Street Estate, 1895.

GOVERNEMENT LOCAL ET POLITIQUE DU LOGEMENT

Les années 1888-1890 sont décisives dans l'histoire institutionnelle et législative de Londres. En 1888 est adopté le Local Government Act qui dote la capitale d'une assemblée élue. L'année suivante est créé le London County Council (LCC) qui prend immédiatement la question du logement ouvrier à bras-le-corps sur la base du Housing of the Working Class Act, aboutissement de près de 50 ans d'efforts des réformateurs hygiénistes, pour modifier les conditions d'habitat des catégories sociales les plus faibles. Encore une fois pionnière en Europe dans ce domaine, l'Angleterre poursuivra ses efforts sans interruption jusqu'à l'avènement du gouvernement ultra-conservateur de Margaret Thatcher en 1979.

Très vite, le LCC crée en son sein un département d'architecture, qui va prendre en charge la conception et la réalisation des opérations inaugurales du secteur public municipal de l'habitat ouvrier.

1898 est l'année de publication de l'ouvrage fondamental d'Ebenezer Howard *Tomorrow* :

A Peacefull Pass to Real Reform, qui connaît, comme on sait, une fortune critique exceptionnelle et marquera le début d'un vaste mouvement favorable à la cité-jardin comme alternative à la ville industrielle capitaliste du XIX^e siècle. La Garden City Association (GCA) est fondée l'année suivante pour s'engager immédiatement dans la réalisation de Letchworth, la première cité-jardin, située à une soixantaine de kilomètres au nord de Londres. En 1901 Unwin et Parker publie *The Art of Building a Home* (réédition de la première version parue en 1896) et, en 1903, conçoivent, à la demande de la GCA, le plan de Letchworth. En 1909, Unwin publie *Town Planning in Practice* qui explicite et codifie tous les principes de conception et de composition de la cité-jardin. Ces événements intellectuels et projectuels vont avoir un impact considérable sur la pensée et la pratique urbanistique en Europe et plus particulièrement à Londres.

Le bilan effectif des idées soutenues par Howard mais surtout par Unwin ne se résume pas seulement aux quelques cités-jardins qu'ils ont conjointement ou séparément planifiées et édifiées (New Earswick,

Letchworth, Welwyn, Hampstead Garden Suburb) ; l'influence directe et indirecte de leurs préceptes s'étendit sous des formes plus ou moins édulcorées à toutes les entreprises d'aménagement urbain de l'entre-deux-guerres, bien au-delà des initiatives prises par les pouvoirs publics.

L'un des critères fondamentaux de la cité-jardin unwinienne réside dans la faible densité résidentielle qu'elle prescrit pour atteindre ses objectifs qualitatifs. Unwin soutient que la *semi-detached house* ou maison jumelée est en mesure de satisfaire cette exigence. Sa généralisation correspond à un lent processus de dissolution de la *terraced house* à mesure qu'elle s'éloigne des quartiers centraux où les densités moyennes requises sont nettement plus fortes.

Le LCC, dont les élus et les architectes ne restent pas insensibles aux idées d'Howard et surtout d'Unwin, entreprend dès 1900 la réalisation de cités-jardins destinées aux familles ouvrières. S'appuyant sur une disposition de la loi de 1890 qui l'autorise à construire sur des terrains suburbains non



Milkbank Estate, Westminster 1899.



Tottedown Field Estate, Tooting 1903.

bâties, le LCC opère à partir de 1898 un virage significatif vers l'habitat unifamilial groupé. 5 264 maisons seront ainsi achevées avant guerre atteignant des densités moyennes de 25 unités/acre (62/hectare) bien supérieures à celles préconisées par les promoteurs de la cité-jardin. Après 1918, ces premières expériences seront suivies d'initiatives planificatrices périurbaines bien plus ambitieuses. En 1919 fut entreprise l'opération d'aménagement de la cité-jardin de Roheampton dans le *borough* de Wandsworth au sud-ouest de l'agglomération et Watling, dans le *borough* d'Hendon (nord d'Hampstead), commencée en 1926.

Alors que la population de Londres a augmenté de 10 % entre 1921 et 1931, la superficie urbanisée a, elle, pratiquement doublé. À la fin des années 1920, une conscience nouvelle des enjeux territoriaux et économiques d'un étalement suburbain indéfini affleure. En 1927, le ministre de la Santé, Neville Chamberlain, évoque à l'occasion d'une réunion du comité régional de planification du grand Londres, la possibilité d'établir une ceinture agricole qui séparerait la ville centre des cités satellites et des ur-

banisations nouvelles. Unwin infléchit cette proposition dans un rapport de ce même comité en 1933 qui suggère une ceinture d'espaces ouverts récréatifs d'au moins 6 miles de large (9,6 km) au-delà de laquelle les extensions urbaines seraient implantées dans un espace libre plutôt que de parsemer de quelques vides une texture urbaine continue. Cette idée finit par s'imposer en 1938 au travers du Green Belt Act (London and Home Counties) après la victoire du parti travailliste aux élections municipales de 1934 qui lui donneront, pour la première fois, une majorité durable au sein du LCC.



Becontree Estate, Dagenham, 1921.



"Semi-detached house" sans limite, le quartier de Watford avant guerre.



Les grands ensembles d'après guerre.



Les Docklands, le néolibéralisme appliqué à l'aménagement urbain.

DU BOOM IMMOBILIER DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES AU NÉOLIBÉRALISME APPLIQUÉ À L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Dans le périmètre du grand Londres, en 1938, le bilan quantitatif de 20 ans d'activité constructive cumulée des secteurs privés et municipal s'élève à un total de 771 758 logements. Un vaste mouvement centrifuge de population résidente s'effectue au cours de cette période. Entre 1921 et 1937, 1 400 000 personnes se sont déplacées dans l'"Outer London" alors que 400 000 disparaissaient des quartiers centraux. La forme typologique exclusive de l'extension est la maison jumelée (*semi-detached*) qui envahit la banlieue londonienne.

Après la seconde guerre mondiale, la politique publique du grand Londres va produire des grands ensembles, inspirés des doctrines du mouvement moderne, tout en continuant le développement des autres formes urbaines (de la maison individuelle au petit collectif...) intégrées dans le Mixed Development. Dans les années 1980, le projet néolibéral du réaménagement des Docks de Londres voit le jour, profitant d'un contexte économique favorable qui fera long feu.

GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT À LONDRES

Michael Heseltine qui avait lancé en 1980-1981 la restructuration des docks de Londres, reprend ses fonctions ministérielles en 1990.

En mars 1991, Canary Wharf est en pleine faillite et Heseltine annonce la prolongation du projet le long de la nouvelle ligne de chemin de fer TGV : East Thames Corridor. Les grandes lignes du projet, établies en 1995, sont toujours d'actualité. Thames Gateway est l'un des 3 axes de développement « durables » prioritaires : il étend la zone urbanisée de la capitale jusqu'à l'embouchure de la Tamise. De 2001 à 2016, ce secteur absorbera 54 % de la croissance démographique et réalisera 61 % des logements neufs de la région du grand Londres. Centre et est londonien concentreront 77 % de la croissance de l'emploi.

LES SITES OLYMPIQUES 2012 DE STRATFORD CITY ET LOWER LEA VALLEY

Sous l'impulsion de l'arrivée des Jeux Olympiques de 2012, le grand Londres poursuit ses évolutions, notamment avec les projets de Stratford City et de Lower Lea Valley : nouvelle gare TGV, bureaux et immobilier résidentiel, village olympique reconvertible et réaménagement du Millenium à Greenwich en salle de spectacles au centre d'un projet résidentiel considérable, le Millenium Village.

Ce sont les nœuds de l'extension vers l'est des Docklands (avec Canary Wharf sur l'Isle of Dogs) du projet de Thames Gateway.

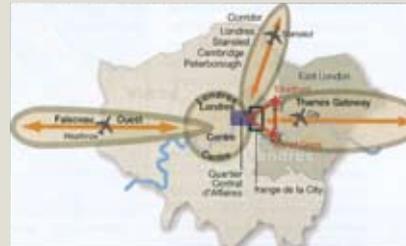
Plusieurs autres projets se situent sur les Royal Docks, l'ancien arsenal royal à Woolwich, desservis par l'extension des réseaux de transport en commun (métro et DLR).

La mise en relation des deux chantiers par le Thames Gateway Bridge entre Beckton et Thamesmead est prévue pour 2012.

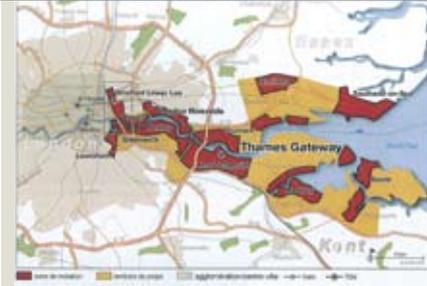
Plus à l'est, l'aménagement de la friche de Barking Riverside est différé au-delà de 2012 en attendant le prolongement de la DLR nécessaire pour réaliser les 11 000 logements neufs prévus. Plus à l'est encore, se pose la



Les grands projets à Londres à la fin des années 1990.



Le "London Plan" des années 2000.



Le projet de Thames Gateway.

Les projets actuels du grand Londres.

question de la préservation écologique des zones marécageuses de Rainham Marshes. À l'horizon 2015, l'aménagement de l'estuaire de la Tamise ainsi que les aménagements des terrains industriels le long des rives de la rivière Medway à Chatham, devraient se poursuivre.

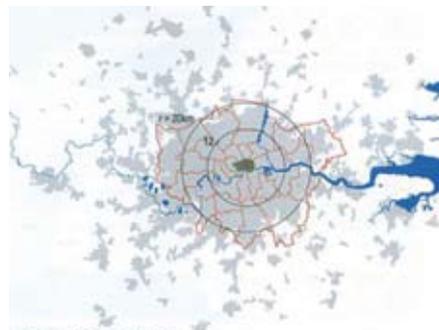
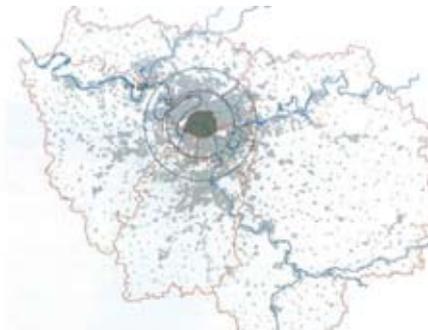
Il existe une grande incertitude par rapport au financement de ce développement, surtout depuis le début de la crise financière et économique mondiale fin 2008. On note de sérieux problèmes d'organisation et d'outils institutionnels pour mener à bien ces projets.

> la leçon de Londres

- Des opérations de logement variées et reliées entre elles pour composer la ville.
- Londres est particulièrement intéressante pour l'organisation du développement de sa banlieue et son lien à la ville centre.
- Le réseau de transports en commun maillé et non uniquement centré, au service des opérations de logement.

point de vue DES ORGANISATEURS

La comparaison des échelles de villes au travers de l'exploration de Londres est instructive. Le croisement des thématiques du logement et des transports est pertinent pour réinterroger le Grand Paris.



Comparaison de la "tache urbaine" de Paris (à gauche) et de Londres (à droite).

PORTRAITS DE VILLE

À PROPOS DU GRAND PARIS : REGARD SUR LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

Séance du 18 juin 2009

bio express

MAARTEN KLOOS

Né à Haarlem en 1947, Maarten Kloos étudie l'architecture à l'université de technologie de Delft où il enseigne ensuite.

Il travaille auprès de Jean Dubuisson à Paris et de Herman Hertzberger à Amsterdam.

Après avoir dirigé la section Architecture de l'Académie d'architecture d'Amsterdam, il fonde en 1986 l'ARCAM (Centre d'architecture de la ville d'Amsterdam) qu'il dirige actuellement. Dans ce cadre, il lance les Arcam Pockets, série de livres de poche multilingues, dont il est le rédacteur en chef.

À travers ses nombreuses activités (conférences, articles, documentaires...), Maarten Kloos œuvre inlassablement à promouvoir la valeur culturelle de l'architecture et de l'urbanisme.

Auteur de plusieurs livres, dont *Le paradis terrestre de Picassiette* en 1979, il s'est vu décerné en 2000, le prix Rotterdam-Maaskantprijs, une distinction qui récompense une personnalité marquante du monde de l'architecture.

Amsterdam, ville des extrêmes

La plus grande échelle correspond à l'existence de la « Randstad » regroupant Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht et qui donne à cet ensemble une dimension métropolitaine, sans pour autant faire perdre leur identité à chacune des villes la composant. Cette particularité constitue une piste de réflexion pour le Grand Paris.

Les enseignements de la ville d'Amsterdam elle-même portent sur la tradition de construction de logements sous formes d'opérations municipales, mais aussi plus récemment sur un programme national (Vinex) qui a permis la construction d'un million de maisons, sans abandonner le pari de la densité.

C'est aussi une tradition de lotissements d'immeubles ou de maisons mitoyennes qui fabriquent un maillage de rues.

C'est une grande continuité dans les politiques urbaines où les plans ne sont pas sans cesse remis en cause mais où les quartiers d'extensions urbaines se constituent, comme c'est le cas pour Amsterdam est qui se développe sur un siècle.

C'est enfin une nécessité : la rareté et le caractère artificiel du sol, qui a orienté une tradition d'économie du terrain et de densité, accompagnée d'un savoir-faire urbain toujours vivant.

GRAND PARIS/GRAND AMSTERDAM

Création urbaine et densité au XX^e siècle

Par Maarten KLOOS, directeur de l'ARCAM, centre d'architecture et d'urbanisme de la ville
d'Amsterdam



À l'orée du XXI^e siècle, Amsterdam fait figure de ville des extrêmes.

D'un côté, une ville qui depuis le début des années 1970 est systématiquement modernisée, tout en gardant une remarquable intégrité, à tel point que l'ensemble urbain historique du quartier des canaux a été ajouté avec raison, à la liste du Patrimoine mondial de l'humanité, établie par l'Unesco.

De l'autre, une ville dont l'avenir reste fortement lié au rôle qu'elle joue sur un plan international et métropolitain.

Ainsi, une question se pose : l'aéroport de Schiphol demeurera-t-il ce pôle important qu'il est aujourd'hui ? La réponse à cette question dépend notamment de la capacité d'Amsterdam à rester un maillon essentiel de l'entrelacs des villes européennes.



Au niveau national, on a affaire à deux perceptions de la ville étroitement parentes. Depuis un demi-siècle, on parle en effet de « conurbation de l'ouest des Pays-Bas » quand on désigne les quatre villes que sont Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht. Ce réseau spatial est également appelé depuis quelques années « Deltametropool ». Pourtant, l'unicité induite par cette conception totalisante est contredite dans les faits par la très grande différence de caractère qui existe entre le flanc sud de la conurbation de l'ouest des Pays-Bas / « Deltametropool » et le flanc nord. Ces dernières années, Amsterdam, qui est le cœur même de ce flanc nord, est fréquemment perçue comme le moteur de ce qu'il convient désormais d'appeler la « région métropole d'Amsterdam ».

Il est donc bien question de stratification. Malgré le rayonnement qu'elle a exercé dans tous les domaines au XX^e siècle, Amsterdam est encore, de façon pour ainsi dire consubstantielle, une ville à l'organisation centralisée. Son cœur historique, c'est-à-dire le lieu à partir duquel la ville a littéralement pris son essor, garde une grande signification symbolique, mais aussi une grande valeur économique en raison notamment du tourisme qu'il génère. Aussi bien dans l'intérêt de la vie quotidienne que pour le maintien et le renforcement de sa position économique, il importe qu'Amsterdam se profile d'abord comme le centre névralgique d'une région métropole qui englobe des aéroports, des ports et des villes comme Haarlem et Almere.



Le centre historique, patrimoine de l'humanité depuis 2010.



Extension du musée d'Art moderne d'Amsterdam, en cours de réalisation.



Plan général d'organisation du territoire de la ville d'Amsterdam (2003).



Position de la "Randstad" (Amsterdam, La Haye, Rotterdam, Utrecht) par rapport aux métropoles voisines.

Une forme urbaine qui trouve sa source dans la ville ancienne puis se développe en prenant toute sa place dans une nouvelle dimension métropolitaine.



Construction des écluses dans la percée à travers les dunes.



Le canal de la mer du Nord (ouvert en 1876).

Expliquer brièvement la structure et l'importance d'une ville comme Amsterdam n'est pas chose facile, tant elle a traversé d'événements durant les près de 750 ans de son existence. On se contentera donc de mettre en lumière certaines facettes de son développement qui peuvent être utiles pour comprendre les grandes métamorphoses de son expansion.



Un paysage dessiné gagné sur l'eau.

UN SOL ARTIFICIEL

À Amsterdam comme dans toute la Hollande, un élément déterminant réside dans la nature même du terrain. On conviendra que depuis la nuit des temps et partout dans le monde, l'homme a construit des maisons sur les sols les plus variés. Mais rares sont les endroits au monde où la terre a dû être gagnée sur l'eau, c'est-à-dire au sens propre, créée de toutes pièces. L'examen de cartes anciennes nous permet ainsi de découvrir qu'Amsterdam est née en un lieu où le fleuve Amstel s'est jeté un jour dans la mer. Mais aussi qu'une grande partie de la ville telle que nous la connaissons aujourd'hui, a été bâtie sur la terre gagnée par l'homme sur cette même mer.

On peut donc affirmer qu'Amsterdam est une ville au caractère extrêmement artificiel, puisque de très nombreuses extensions ont d'abord nécessité de nouvelles fondations dans le sol. L'importance du caractère artificiel du sol des Pays-Bas, y compris à Amsterdam, marque de manière essentielle



Réserve naturelle récemment gagnée sur l'eau.



IJburg, extension de la ville en construction depuis 1997.



Projet d'une bande littorale artificielle (en bas), au fond : Amsterdam

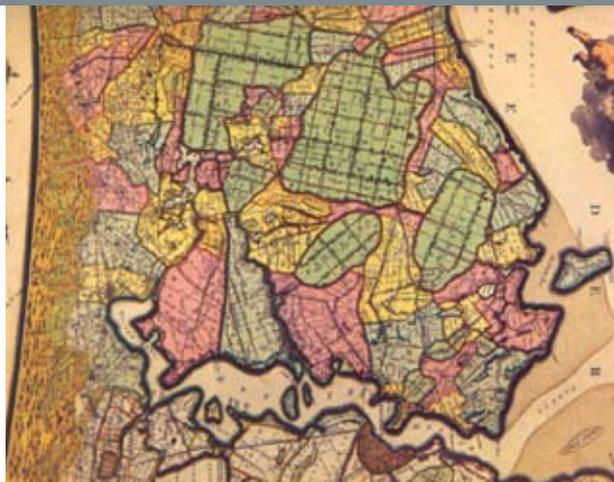
la réalité foncière et explique bien des aspects de l'urbanisme hollandais. S'il y a bien une chose que savent les Néerlandais, c'est qu'on ne peut se fier à la nature du sol telle qu'on la perçoit à l'œil nu, mais que « bâtir » commence au contraire nécessairement par un long processus de fondation, coûteux et compliqué. Toute l'histoire de la construction à Amsterdam a contribué à façonner cette vision.

La construction historique de la ville, dont celle des quais qui longent les canaux, repose sur de nombreux pilotis en bois plantés sur une fine couche de sable (douze mètres sous le sol). Le premier « building » du siècle dernier a été « enfoncé » avec ses piliers en béton sur une couche à peine plus épaisse (vingt mètres d'épaisseur). Les fondations extrêmement lourdes de la dernière génération de tours d'immeuble (jusqu'à cent trente-cinq mètres de haut) descendent quant à elles à près de cinquante mètres de profondeur.

Que le sol d'Amsterdam ait été partiellement conquis de cette façon revêt davantage qu'un simple intérêt anecdotique. Au fil des siècles, tant de connaissances et d'expériences ont été engrangées que l'ingénieur néerlandais ne craint plus rien et ne dira jamais qu'il est impossible de construire à cause de la nature du sol. Il est au contraire convaincu qu'Amsterdam et les Pays-Bas sont en grande partie constructibles. L'une des manifestations les plus éloquentes de cette conviction est la « conversion » d'Amsterdam qui s'est produite à la fin du XIX^e siècle.

“ *Le caractère artificiel du sol des Pays-Bas, y compris à Amsterdam, marque la réalité foncière et explique bien des aspects de l'urbanisme hollandais.* ”

Maarten Kloos



La situation au XVII^e siècle : le port est à l'est.



Aujourd'hui : des quartiers d'habitations (en rouge) ont récupéré les terrains du port qui est passé à l'ouest.

LE LIEN AVEC LA MER

Lors de la naissance d'Amsterdam, la côte n'était qu'une bande de dunes ininterrompue, assurant une solide protection contre la mer à l'ouest. Si la présence de la mer était malgré tout très forte à Amsterdam, c'est parce qu'elle s'enfonçait profondément dans le pays depuis le nord. Contrairement à une idée reçue, Amsterdam n'a jamais été une ville de la mer du Nord, mais au contraire une ville du Zuiderzee. Le Zuiderzee était la source de vie qui a permis à la ville de devenir un centre pour le commerce et la pêche et tout ce qui arrivait et partait par la mer était associé avec l'est.

Au XIX^e siècle, le commerce est handicapé par l'ensablement inéluctable du Zuiderzee, qui entrave l'approche de navires toujours plus gros. Après l'échec des tentatives visant à maintenir l'accès à Amsterdam via les canaux du nord/nord-est, on décide de changer radicalement de cap et de réaliser durant la seconde moitié du XIX^e siècle, une

percée à l'endroit où la bande de dunes était la plus mince. En 1865, on entreprend la construction d'un complexe d'écluse, qui aboutit en 1876 à l'ouverture du canal de la mer du Nord. Le port d'Amsterdam n'est dès lors plus orienté vers l'est mais vers l'ouest.

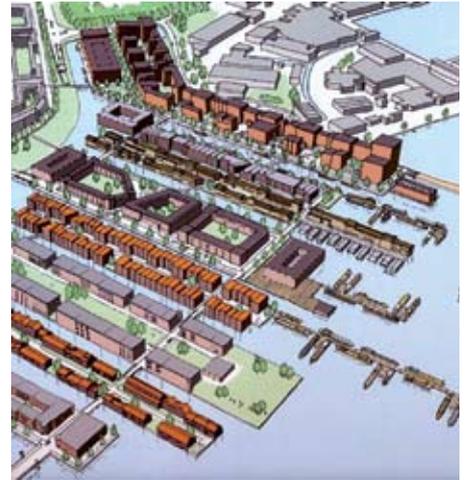
Cette réorientation particulièrement drastique a dû éprouver bien des habitants. Géographiquement parlant bien sûr, puisque le bassin portuaire (situé à l'est) était situé du « mauvais » côté, mais aussi et surtout psychologiquement, car tout ce qui était lié au port (les distractions, mais aussi l'adieu aux marins quand ils prenaient la mer) avait dans la conscience collective un rapport avec l'est. Cette réorientation de la ville a été consolidée au XX^e siècle avec le développement de la zone portuaire située à l'ouest. Si les « docks de l'est » ont perdu l'importance qu'ils avaient à l'origine, ils ont en revanche accueilli la construction de nouvelles zones d'habitation.

La ville a depuis vécu en maints endroits, de telles « reconversions », moins spectaculaires mais toutes aussi significatives. Intrigante est par exemple la zone de tension relativement récente qui existe entre le centre traditionnel, le nouveau Zuidas (axe sud d'Amsterdam) et le quartier nord en pleine expansion, tous trois situés sur la ligne de métro souterraine nord/sud encore en construction. Que la ville sache assimiler les déplacements de force qui en résultent, est certainement dû au fait qu'aujourd'hui encore, la ville est aménagée selon les directives du plan d'extension d'Amsterdam (AUP) établi en 1935. Conçu par l'illustre architecte-urbaniste Cornelis van Eesteren et ses associés, il s'est de nouveau avéré, surtout après la seconde guerre mondiale, une magistrale assise pour continuer de moderniser et d'agrandir la ville. C'est aussi grâce à ce plan que le lien entre la ville et la campagne environnante est à ce point clair et immédiat, grâce à quoi la rénovation actuelle de la périphérie d'Amsterdam peut être placée sous le signe



Le nord (à droite), aujourd'hui encore "l'autre rive", rejoint le centre avec la construction de logements, de bureaux et le nouveau musée national du Cinéma actuellement en cours.

aussi bien de la densification des quartiers d'après guerre que d'une meilleure osmose avec l'environnement, ce désir d'une métropole verte.



Le bassin "Houthavens" transformé en quartier d'habitations "vénitien" début prévu en 2012.

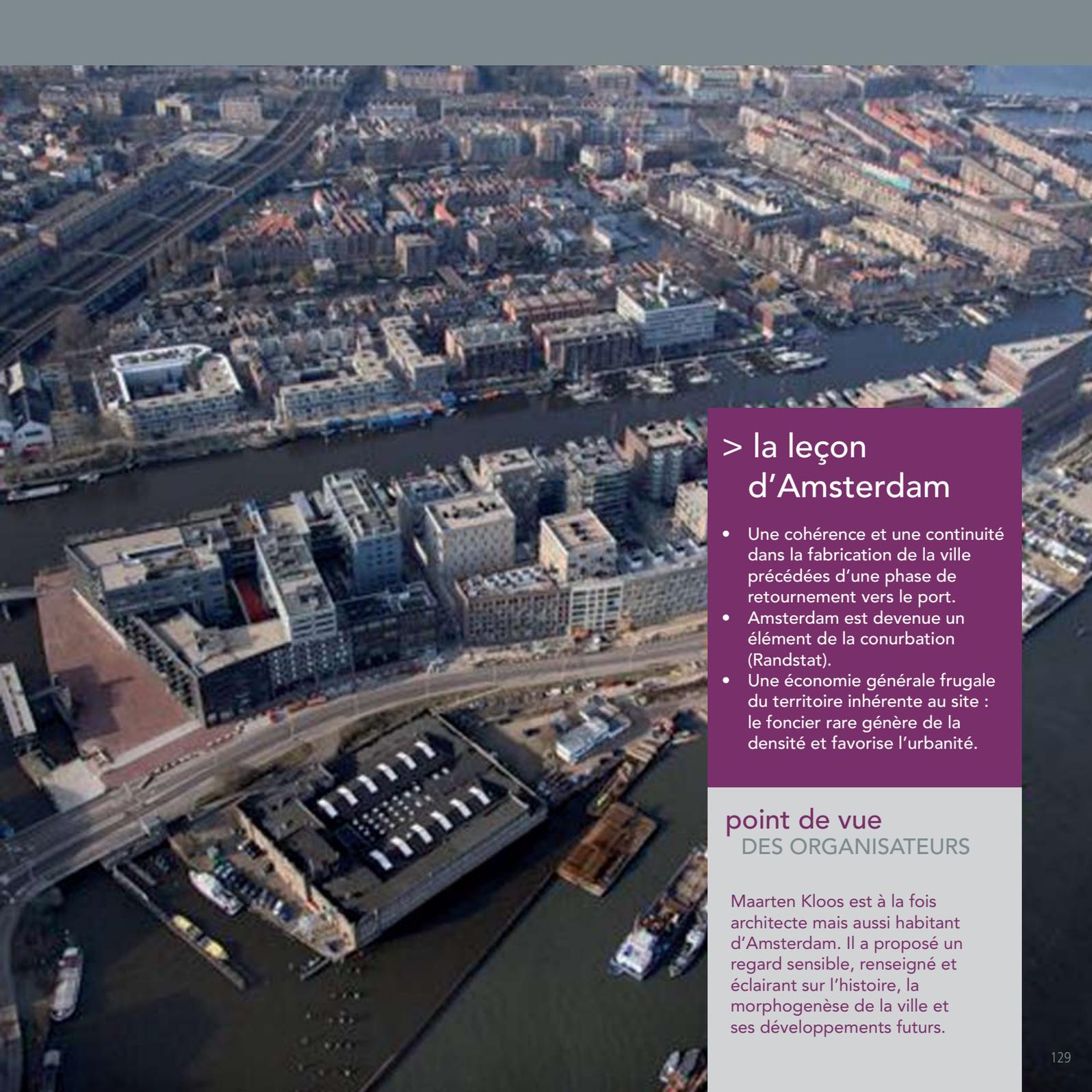


Les quais d'embarquement dans l'ancien port de l'est, transformés en quartiers d'habitations depuis la fin du siècle dernier.

Que ce plan d'extension fasse depuis si longtemps déjà office de baromètre géographique, révèle aussi que la notion du temps est nécessaire pour pouvoir comprendre Amsterdam. Revenons à l'aspect artificiel du sol : Amsterdam est entourée d'un paysage de polders datant de 1612, 1620, 1635 et 1852, tandis que les rues de la ville n'étaient encore en 1884, 1889 et 1894 que de pittoresques canaux. Parvenir à saisir Amsterdam, c'est nécessairement commencer par déchiffrer la chronologie des éléments qui la constituent.



Les îles situées de part et d'autre de la gare centrale ont été transformées, à l'est (photo ci-dessus) en quartier mixte (hôtel, bibliothèque municipale, conservatoire de musique), à l'ouest (photo page de droite) en quartier d'habitations.



> la leçon d'Amsterdam

- Une cohérence et une continuité dans la fabrication de la ville précédées d'une phase de retournement vers le port.
- Amsterdam est devenue un élément de la conurbation (Randstat).
- Une économie générale frugale du territoire inhérente au site : le foncier rare génère de la densité et favorise l'urbanité.

point de vue DES ORGANISATEURS

Maarten Kloos est à la fois architecte mais aussi habitant d'Amsterdam. Il a proposé un regard sensible, renseigné et éclairant sur l'histoire, la morphogenèse de la ville et ses développements futurs.

PORTRAITS DE VILLE

À PROPOS DU GRAND PARIS : REGARD SUR LES MÉTROPOLES EUROPÉENNES

Séance du 15 octobre 2009

bio express

**MARC POUZOL,
VÉRONIQUE FAUCHEUR,**
Atelier le Balto

Marc Pouzol est paysagiste, diplômé de l'École Nationale Supérieure du Paysage (ENSP) de Versailles. Il a enseigné à Paris, Berlin, Madrid et Moscou, et co-fondé « Les Jardins Temporaires », une manifestation qui a lieu tous les ans à Berlin depuis 1997.

Urbaniste diplômée de l'Institut Français d'Urbanisme (IFU), Véronique Faucheur est devenue paysagiste en passant naturellement d'une discipline à l'autre. Installés indépendamment depuis 15 ans à Berlin, les deux paysagistes dirigent aujourd'hui l'Atelier le Balto, inventent et réalisent dans la ville des espaces publics, semi-publics et privés. Leurs principales créations sont des jardins, véritables lieux d'échanges et de rencontres, pour des institutions publiques, culturelles ou artistiques dans diverses villes européennes comme Berlin, Paris, Madrid et Rome.

Berlin est une ville où la nature est omniprésente...

Le titre qui nous a été donné pour cette conférence sous-entend un constat : Berlin est une ville où la nature est omniprésente ; le Berlinois se promène en hiver en ville avec le bonnet, la luge et les patins à glace et fait de la voile ou prend des bains de soleil en été.



Le récent numéro de *Géo* (octobre 2009) le montre bien ; c'est pourquoi, après avoir présenté les éléments qui constituent les bases de cette « nature en ville », nous vous inviterons à une promenade plus privée, et vous montrons « une nature par le petit bout de la lorgnette », la nature que nous fréquentons quotidiennement à Berlin, en tant qu'habitants et paysagistes français installés dans cette ville depuis quinze ans. La promenade nous fera passer par trois

jardins que nous avons réalisés ; ce qui nous permettra d'évoquer les thèmes qui nous sont chers et que nous discutons ici à Berlin, avec nos collègues et responsables des espaces verts et du développement urbain.

L'ours, symbole de la ville, est pour nous représentatif du rapport étroit qu'entretient cette ville avec la nature, une nature qui reste encore sauvage dans bien des endroits.

GRAND PARIS/BERLIN

La nature en ville

Par Marc POUZOL, paysagiste, et Véronique FAUCHEUR, urbaniste



La ville issue de l'unification de deux bourgs, au début du XVIII^e siècle : Kölln et Berlin, situés de part et d'autre de la rivière, la Spree. Celle-ci s'écoule du sud-est vers le nord-ouest et rejoint la Havel, l'autre rivière de Berlin qui prend l'allure de grands lacs au milieu de la forêt Grünewald.

Ainsi, le décor est-il posé : une grande ville s'étant développée dans une large vallée sableuse, 30 m au-dessus du niveau de la mer, accueillant forêts et prairies humides, accompagnée de deux bas plateaux, le Barnim et le Teltow (environ 91 m). La nappe phréatique n'est pas loin sous les pieds. Elle apparaît lors de chaque chantier ; nous y reviendrons.

Les caractéristiques de la ville royale, la nouvelle Friedrichstadt telle qu'elle est représentée sur le Plan d'embellissement et des boulevards plantés (1840) de Peter Joseph Lenné, peuvent être considérées comme les prémisses des qualités d'espaces que l'on retrouvera dans la ville de la fin du XIX^e siècle, dont le développement fut lié à celui, massif et rapide, de l'activité industrielle. On y reconnaît les arbres d'alignement des grandes avenues, les canaux bordés de promenades et de jardins, et surtout, la transformation de la chasse du roi, alors forêt marécageuse, en un immense parc public. Le Tiergarten ainsi que le Friedrichshain (parc planifié sur le plateau, au nord-est de la ville) sont restés deux parcs publics importants de Berlin.

Sur le plan détaillé du Tiergarten, on reconnaît les larges allées qui se rejoignent en étoile. Là, se trouve l'ange de la colonne des victoires, rendu célèbre par le film de Wim Wenders (*Les ailes du désir* en France, *Der Himmel über Berlin* en Allemagne [Le ciel au-dessus de Berlin]) qui en effet, rend hommage à la plus grande qualité de cette ville : le ciel. Car si l'ange offre une vue imprenable sur le parc entouré de la ville, l'immensité du ciel est presque partout perceptible pour le flâneur. Le plan laisse également deviner le travail remarquable d'assèchement du ma-



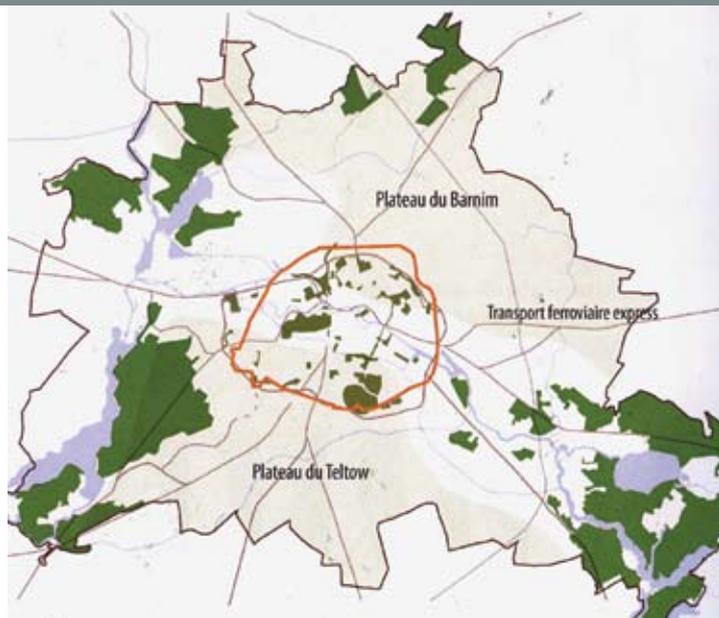
Plan détaillé du Tiergarten.

rais qui s'est accompagné de la création des étangs du parc. Au nord du plan, on reconnaît un sol encore marécageux, celui des méandres de la Spree, là où fut établi par la suite le Reichstag. Ce quartier largement bombardé en 1945 puis soumis au statut de *no man's land*, fut totalement réapproprié par le pouvoir fédéral et communal après la réunification des deux Allemagnes. On y trouve aujourd'hui le Parlement de la fédération (Bundestag) et celui des Länder (Landestag), ainsi que la grande gare centrale. Les immenses espaces situés entre les bâtiments, eux-mêmes d'apparence démesurée, ont fait l'objet de nombreuses études et concours. La grande boucle de la Spree est devenue une succession d'esplanades, de parcs et de promenades sur quais.

L'embellissement de la ville, proposé par Lenné fut poursuivi à la fin du XIX^e siècle par Gustav Meyer (ancien jardinier de Lenné), selon le plan établi en collaboration avec l'urbaniste James Hobrecht, avec la création des treize autres grands parcs publics : les Volksparks. Comparable au programme des parcs et jardins établi par Alphand à Paris, la création des Volksparks fut accompagnée de nombreuses allées plantées et de plus petits parcs ou jardins, ici appelés « Platz ». De même qu'à Paris, ces grands parcs sont encore bien appréciés aujourd'hui. Cependant, qui compare Berlin à Paris



Plan d'embellissement et des boulevards plantés (1840) de Peter Joseph Lenné.



Plan de Berlin : le contour en rouge représente Paris.



Carte des espaces naturels extraite du Flächennutzungsplan (1993).

s'apercevra vite que l'exercice est limité par l'énorme différence de superficies et de densités. Une ligne rouge a été dessinée sur un plan de Berlin par une étudiante en paysage intriguée par la sensation d'immensité qu'offre cette capitale. Berlin est environ quatre fois plus grande que Paris et accueille une population même pas du double (3,4 millions pour 2,2 millions pour Paris). Comparaison des densités : 20 700 habitants/km² pour Paris et 3 820 habitants/km² pour Berlin.

La carte des espaces naturels tirée du document qui régleme la répartition et l'attribution des fonctions (Flächennutzungsplan 1993) montre les terrains « verts » que nous catégorisons ici en trois types :

1. les grandes surfaces d'eau et de forêts, évoquées ci-dessus ;
2. les parcs et allées hérités principalement du XIX^e siècle, également évoqués ci-dessus ;

3. Les espaces qui n'ont pas été reconstruits, puis abandonnés ou gelés depuis la fin de la guerre, soit par manque de moyens financiers, soit par disparition du propriétaire, soit par perte de fonction (les empreintes ferroviaires), soit par décision politique (*no man's land*).

Ces trois catégories constituent la base de la « nature en ville » à Berlin, la troisième catégorie étant apparue comme une « nature fréquentable » après la réunification.

La carte montre également les liaisons vertes (en pointillés) qui ont été planifiées dès la réunification. Celles-ci sont destinées à mettre en réseau plusieurs de ces espaces à l'échelle de la ville entière. Certaines d'entre elles ont déjà été créées, d'autres sont encore en phase de projet ou de construction. Ce sont des voies que les Berlinoises peuvent emprunter à pied ou à vélo, seuls ou en famille, pour des trajets quotidiens ou des promenades dominicales.

Nous avons ajouté sur cette carte des points rouges qui indiquent notre trajet quotidien. Celui-ci passe par des endroits représentatifs de « notre » nature berlinoise ; on y voit des éléments qui nous ont marqués et qui ont sans doute influencé la manière dont nous exerçons notre métier de paysagiste dans cette ville ou ailleurs. Nous passerons également par trois jardins que nous avons créés parce qu'ils illustrent notre position en tant que paysagistes berlinois et notamment notre considération pour l'art du jardin. Présentés en alternance avec d'autres parcs ou jardins également récents, tous ces exemples illustrent la variété des pratiques et des politiques menées actuellement à Berlin. On y lira aussi les problèmes ou les chances spécifiques auxquels cette ville à la fois ancienne et récente, est confrontée.



Les tuyaux roses.



Des plantes pionnières qui se développent aussi en dehors des friches.



Les rives du canal du Nord.

Les tuyaux roses, ces monstres habitant l'espace public et se déplaçant au gré des chantiers de construction, servent à éconduire la nappe phréatique dont nous parlions précédemment. Ils étonnent par leur parcours et leurs couleurs (ils existent aussi en bleu). Ils font partie du quotidien pour le Berlinois. Directement liés à cet élément naturel présent sous nos pieds, l'eau, ils apparaissent industriels et sans gêne. Ils sont le reflet de l'établissement humain.

La friche est partout présente à Berlin ; elle s'est développée en particulier sur les terrains abandonnés depuis la fin de la seconde guerre mondiale, mais elle est également chérie et soignée sur les rebords de fenêtre. Plusieurs de ces plantes pionnières se développent aussi en dehors des friches, comme le plantain, les ailantes ou les robiniers apparaissant ici en forme d'arbrisseaux aux pieds de quelques ormes plantés en alignement dans cette rue du quartier de Wedding. Ces

propagations et croissances rapides des plantes pionnières ont plusieurs causes : le système de pavage sur sable utilisé depuis le XIX^e siècle favorise par exemple la propagation du plantain qui, par ailleurs, adore qu'on lui marche dessus ; aussi, la politique de la « Entsiegelung » (du verbe entsiegeln qui signifie desceller), qui consiste à rendre le maximum de surfaces perméables, menée par les écologistes depuis les années 1980, favorise considérablement ce phénomène ; enfin, le fait que les jardiniers de Berlin n'aient pas le droit d'utiliser de désherbant ajoute une condition favorable aux plantes interstitielles.

L'état des rives du canal du Nord, également planifiées par P. J. Lenné, montre le peu d'importance que l'on attribue aujourd'hui au jardinage de ces espaces publics. Les plantations des rives se sont densifiées et les vues sur l'eau ont disparu par endroits. On y a planté le fameux panneau vert avec la

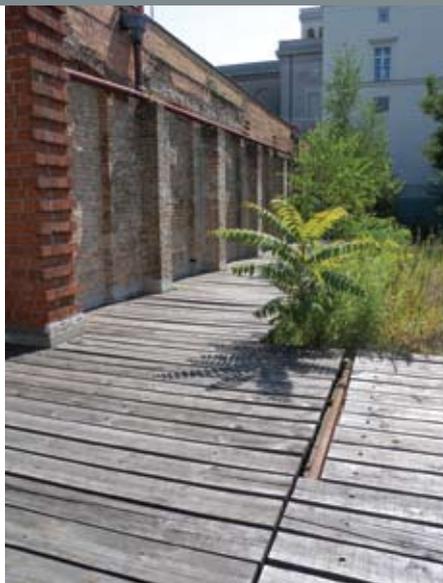
représentation de la tulipe noire, indiquant que cet « espace vert » est ici « protégé ». En effet, les ailantes et l'armoise commune y côtoient les aubépines, les saules et les aulnes ; on ne reconnaît plus le planté du sauvage.

Après tout, le héron gris trône-t-il bien, lui aussi, au milieu des canards et des poules d'eau, entre péniches et bateaux pour touristes, entre charbon et accordéon...

Un peu plus loin, nous poursuivons la promenade le long des halles industrielles situées à deux pas de la nouvelle grande gare centrale. L'ailante y est toujours roi ; la friche adoucit et embellit ces espaces, on y vient volontiers se promener en fin de semaine. Quelques galeries d'art ont commencé à s'installer dans le quartier, annonçant une transformation urbaine de plus grande envergure...



L'œuvre d'Urs Fischer qui met en scène la dégradation d'un mur de briques.



Un "jardin" près du musée accueillant la collection Flick.



Des robiniers, des saules et des bouleaux qui ont poussé au pied du mur extérieur.

Puis nous arrivons sur les arrières de l'ancienne gare de Hambourg (Hamburger Bahnhof. Museum der Gegenwart) qui fut transformée en musée d'art contemporain après la réunification des deux Berlin. Après avoir longé la double cage (Double cage piece), une œuvre de Bruce Naumann placée dans le petit bois de bouleaux, on traverse celle de **Urs Fischer, Baked Master's Basket** qui met en scène la dégradation d'un mur de briques sous l'effet des intempéries et de la végétation spontanée. Après être passé sous la passerelle qui relie l'ancien hall de gare à la halle industrielle qui abrite également des œuvres d'art contemporaines (extension du musée accueillant la collection Flick), on découvre un « **jardin** ».

Un panneau indique que ce lieu fait partie du projet intitulé *woistdergarten?* (Où est le jardin ?) que nous avons réalisé en 2005. Celui-ci consistait en la transformation de quatre lieux abandonnés, privés ou semi-publics de Berlin Mitte, en jardins publics, lieux d'échanges et de rencontres. Ce projet relevait d'un constat que nous avons fait et que nous voulions partager et discuter avec le public et différents acteurs de la ville : Berlin est riche de nombreux lieux potentiellement aménageables en jardin. Car si plusieurs grands terrains situés sur des anciennes empreintes ferroviaires ont été ou vont être transformés en parcs (tel l'exemple présenté plus loin), par contre, les petits terrains (les « dents creuses ») disparaissent au profit de « la reconstruction » du Berlin de pierres du XIX^e siècle, encouragée par le règlement en vigueur (Planwerk Innenstadt, 18 mai 1999).

Le terrain situé juste derrière ce musée prestigieux est l'empreinte d'une halle d'attente de la gare restée sans toit depuis les bombardements de la seconde guerre mondiale. La végétation s'y est développée sur les éboulis, parmi quelques chapiteaux ornementaux oubliés là.

La réalisation du « jardin » a consisté principalement en l'aplanissement du sol et l'apport de deux nouveaux matériaux de manière à montrer les qualités spatiales de cet endroit : le bois, pour une longue terrasse en bois qui longe le mur du musée ; et le **mâchefer**, pour la deuxième moitié du terrain, afin de créer un fond noir au feuillage des robiniers, des saules et des bouleaux qui ont poussé au pied du mur extérieur.



Un fossé de sable.

Un fossé de sable existant et séparant le terrain en deux dans le sens longitudinal, sans doute issu des travaux d'isolation des caves du musée, avait permis à des graminées de se développer. Nous l'avons légèrement enrichi par du terreau et des semences. Un œil attentif reconnaîtra **la différence entre les végétaux classiques des friches et ceux apportés par le jardinier.**

Ce jardin est devenu un lieu de fêtes connu ; plusieurs artistes y sont intervenus, tel Jean-Christophe Massinon. Des rencontres-débats y ont eu lieu, telle celle que nous avons organisée en 2005 dans le cadre du même projet, sur le thème du jardin en ville. Les professionnels du paysage et de l'art, tels que Christophe Girot et Jean-Luc Brisson furent invités à faire une pause au jardin. Ces échanges ainsi que le jardin lui-même ont donné lieu à des publications venant appuyer le fait que ce type d'espace devrait être pris en compte dans les débats concer-



La trace du mur.

nant les parcs, les jardins, les espaces verts et les espaces naturels de la ville de Berlin.

De l'autre côté du musée, si nous jetons un œil vers l'autre rive du canal, nous voyons que la promenade est devenue plus urbaine ; la végétation spontanée se développe tout de même dans les moindres interstices. De près, on y découvre la trace du mur, marquée par des pavés que l'on a pris soin de colmater avec de l'asphalte afin d'empêcher toute graine de s'y nicher.

Longeant toujours le canal, nous arrivons sous le pont de la nouvelle gare centrale dont la construction s'est terminée il y a deux ans. Ses alentours sont actuellement encore en chantier et, un nouvel arrivant, s'il sort du côté nord, aura l'impression d'arriver « en banlieue ». Si le voyageur sort côté sud, il apercevra le quartier du Parlement, le centre géographique et politique de Berlin. Celui-ci est devenu également un haut lieu touristique.



Derrière ce banc du nouveau Berlin, pousse un buddleia.

Si le visiteur s'applique à suivre **la trace du mur**, il découvrira le nouveau Berlin, avec ses trottoirs refaits en granit gris (et non plus en granit jaune du Brandebourg), son mobilier moderne et ses quais maintenant accessibles. Cependant, même dans ces endroits neufs, la plante typique des friches ferroviaires est présente ; voyez **ce buddleia derrière le banc**. Et comme partout ailleurs à Berlin, dès que le soleil apparaît, la nudité lui fait honneur. Peut-on imaginer passer devant la mairie de Paris ou le musée d'Orsay en maillot de bain ? C'est aussi cela, la nature à Berlin.

En remontant la rivière vers l'est, nous arrivons à l'emplacement du Palais de la République [Palast der Republik] qui abritait les grandes fêtes populaires et le Parlement de la RDA. Le bâtiment a été « démonté » après de nombreux débats et malgré plusieurs mobilisations contre sa démolition, pour laisser place temporairement à **une**



Une immense pelouse ouvre aujourd'hui des vues uniques sur les monuments caractéristiques de Berlin.



Le nouveau Lustgarten.

immense pelouse d'environ un hectare. Ce vide ouvre aujourd'hui des vues uniques sur les monuments caractéristiques de Berlin. On doit cet aménagement au jeune bureau de paysagistes relais, lauréat du concours international (2005) qui posait la question de l'aménagement provisoire de ce grand vide. Car il est prévu de reconstruire à cet emplacement le château des Hohenzollern qui portera alors le nom de Humboldt Forum, désignant un lieu culturel supplémentaire de l'île au musée.

En attendant que le budget nécessaire à la construction de ce bâtiment colossal soit réuni, il faudra maintenir la couleur verte de la pelouse, ce qui est un exercice difficile pour Berlin. Car en été, les pelouses sont arrosées parcimonieusement et, à cause du sable, jaunissent vite sous le soleil. Alors : cette immense pelouse sans ombrage est-elle davantage symbolique d'une nouvelle richesse en eau ? D'un besoin extrême de

« vert » à Berlin ? Ou plutôt de la nécessité d'une partie de la société à effacer les traces d'un autre régime politique et à se tourner vers un passé considéré comme plus glorieux et qu'il faut à tout prix restaurer ? Ici, la nature en ville joue un rôle transitoire.

En face, entre le Altes Museum (le Vieux Musée, collection d'œuvres antiques) et le Berliner Dom (la cathédrale), on trouve le nouveau Lustgarten. Ce « Jardin d'agrément » historique fut réaménagé en 1998-1999, suite, lui aussi, à un grand concours international qui fut remporté par l'agence de paysagistes berlinoise atelier Loidl. Les images montrent le plaisir qu'offre l'eau à Berlin en été. Les familles turques n'hésitent pas à venir jouer le dimanche dans ce jardin autrefois réservé aux amis du prince Electeur.

Un peu plus loin dans le fameux quartier Scheunenviertel, KW écrit sur le sol invite

à entrer dans une cour. Au fond, se trouve un lieu d'exposition d'art contemporain, les Kunst Werke. Ce bâtiment avait été abandonné pendant quelques années et fut vite occupé par des artistes après la réunification. L'ancien squat reconverti s'est institutionnalisé en quelques années. Il est aussi devenu le siège de la Berlin Biennale, la biennale d'art contemporain de Berlin.

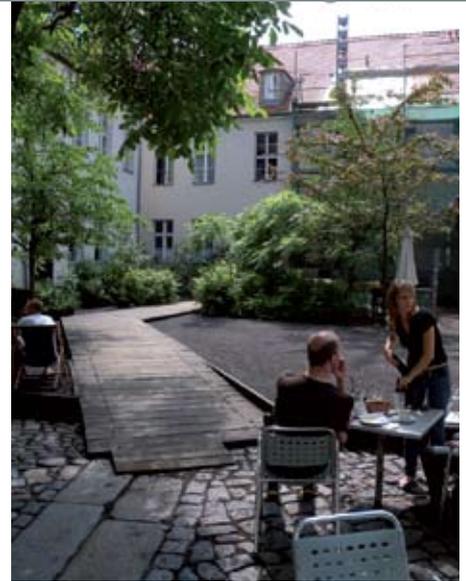
L'ensemble des bâtiments et de la cour est unique aujourd'hui et typique de la structure urbaine du XVIII^e siècle : une ancienne maison d'habitation sur rue et deux ailes (autrefois abris fermiers) constituent la première partie de la cour, le tout à un seul étage. À l'époque industrielle, on a ajouté à cet ensemble trois bâtiments, deux situés dans le prolongement des ailes et un qui renferme la cour. Ceux-ci sont hauts de quatre étages. Ils abritaient une fabrique de margarine. Le pavage de la cour date aussi sans doute du XIX^e siècle ; un vieux noyer a poussé en son



Le KW, inscrit au sol, invite à se diriger vers le Kunst Werke, un lieu d'exposition d'art contemporain.



Le jardin 6 de KW, provisoire et réalisé en 2006 pour la biennale d'art contemporain faisait honneur à la végétation de friche qui est en train de disparaître de Berlin Mitte. Aujourd'hui, il a été démonté.



milieu. Le tout est protégé par la loi sur les monuments historiques.

C'est dans le cadre de la deuxième biennale d'art contemporain que nous avons été invités à créer un jardin dans cette cour. Celui-ci ne devait durer que le temps de la manifestation, c'est-à-dire deux mois, car il n'était pas question de transformer à terme cette cour unique et interdite de toute transformation par la loi. Le jardin 2001 fut donc un manifeste de la possibilité d'installer un jardin sans modifier la structure de la cour.

Simultanément, il posait la question qui nous préoccupait déjà, de la présence du jardin en ville. Car si le thème de la nature et du vert avait largement été traité par les Berlinoises écologiques des années 1970-1980, celui de l'esthétique du jardin et du rapport particulier que l'homme entretient avec les plantes avait été, d'une certaine manière,

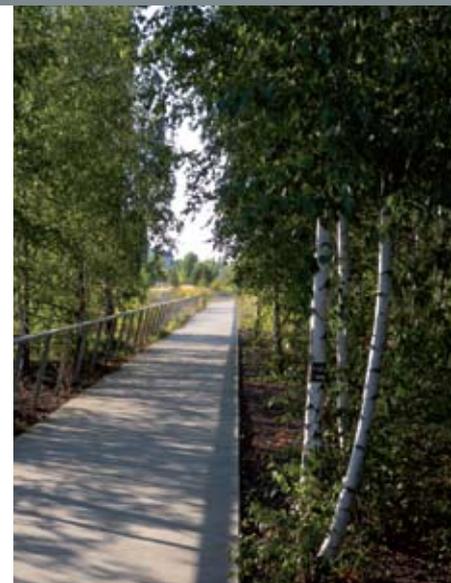
laissé de côté. Avec le **jardin de KW**, nous souhaitons parler du jardinage, un terme qui n'existe en Allemagne que dans l'association du mot jardin à celui de travail (*Gartenarbeit*) et de l'importance du jardinier en ville. Un platelage en bois traversait la cour en zigzag ; il plaçait le visiteur légèrement en hauteur et plaçait son regard à hauteur des cimes des jeunes arbres. Avec ce jardin, par le choix des végétaux, nous avons mis le cycle saisonnier et la transformation rapide des végétaux sous les yeux du citadin. Les arbres fruitiers fabriquaient des fruits ; les saules étonnaient par leur croissance rapide et la transformation de leurs feuillages ; les tamaris animaient l'air de leurs petites fleurs roses.

Le démontage de ce jardin après la biennale provoqua tant de désarroi qu'un deuxième jardin nous fut commandé l'année suivante... et ainsi de suite jusqu'en 2006, époque à laquelle nous décidâmes de ne

plus travailler avec des plantes en containers mais d'installer 20 cm de bonne terre sur une bâche protégeant les pavés classés monuments historiques. Le jardin 06 faisait honneur à la végétation de friche qui est en train de disparaître de Berlin Mitte ; car les dents creuses disparaissent de plus en plus au profit de petits immeubles d'habitation et de nombreux hôtels. Ce jardin a été démonté au printemps de cette année pour cause de rénovation importante des bâtiments ; le pavage est réapparu.

“La nature, une nature : cultiver le regard des habitants.”

M. Pouzol et V. Faucheur



Park am Nordbahnhof : les aménagements permettent de circuler au-dessus des sols d'origine, laissés en l'état.

Nous sortons de la cour pour rejoindre, un peu plus au nord, un récent parc installé sur une ancienne empreinte ferroviaire, celle de la gare du nord [Nord Bahnhof]. Ce parc illustre une réponse remarquable au problème actuel de la ville de Berlin : l'entretien de ses nombreux « espaces naturels ».

La gare qui a donné son nom au parc, **Park am Nordbahnhof**, était restée fermée pendant la période de séparation des deux Berlin puis a été réouverte au public, mais uniquement pour le trafic du métro. L'emprise ferroviaire située en surface se retrouvant sans fonction a été découpée en trois longues bandes : la première a été construite par la Deutsche Bahn pour y mettre des bureaux, la deuxième a été transformée en terrains de sport et la troisième fut aménagée en parc public par l'agence de paysagistes berlinois Fugmann Janota.

Le découpage du terrain en longues bandes a permis de sauvegarder les qualités paysa-

gères typiques d'une emprise ferroviaire ; la sensation de voyage, d'approche d'une zone urbaine et de parcours a été conservée. Le parc est venu s'inscrire dans la liaison verte nord-sud. Les aménagements permettent de circuler au-dessus des sols d'origine qui eux, ont été laissés en l'état et en partie délimités. Ainsi, la végétation pionnière a-t-elle été conservée et protégée d'une trop grande fréquentation et, mieux encore, mise en scène. Les chemins restent à l'écart des bois de bouleaux et des prairies où l'homme n'est pas interdit d'accès mais n'est pas non plus particulièrement invité. Des garde-corps permettent de s'appuyer pour regarder la prairie sèche (*Calamagrostis*) qui s'est développée là durant la période d'abandon. Au centre se trouvent des « **salles vertes** » accueillant un mobilier original qui permet de s'installer pour jouer ou se détendre. À l'ombre des bouleaux viennent s'installer les jeunes femmes avec leurs landaus ou leurs jeunes enfants. L'entretien y est beaucoup

moins que pour un parc traditionnel, tel que les Volksparks ; ici une tonte annuelle suffit. Cet aspect est primordial pour la ville de Berlin qui est soumise à des restrictions budgétaires considérables depuis la réunification.

La promenade se poursuit par un trajet en S-Bahn, le RER berlinois, depuis Mitte jusqu'à Köpenick, le quartier situé le plus à l'est de Berlin, afin de rendre compte au Parisien de la distance que l'on peut parcourir sans sortir de cette ville, quand on emprunte un chemin de fer bordé de houblons, de buddleias et de verges d'or. Après avoir dépassé une forêt, nous rejoignons, un énième « centre-ville » : Alt-Köpenick.

Ce centre ancien situé dans l'ex-Berlin est a bénéficié d'un budget de rénovation qui permet non seulement de refaire les voiries, les trottoirs et l'éclairage public mais aussi d'organiser un concours pour architectes, paysagistes et artistes, afin de transformer



Park am Nordbahnhof : des "salles vertes" pour jouer ou se détendre.

les nombreux parkings sauvages en lieux urbains, publics et conviviaux.

Ayant participé à ce concours, nous avons eu la chance d'être primés et d'accéder ainsi à la commande d'un **jardin sur une ancienne friche**. Depuis deux ans, des gunneras y poussent. Cette plante est exotique à Berlin et, ne supportant pas le gel, nous la protégeons chaque hiver sous une épaisseur de feuillage. Ressortant de terre allègrement chaque printemps, ils font le bonheur des enfants qui jouent à les arroser en été tandis que les parents profitent de la terrasse et des tomates fraîches.

Ici, la nature cultivée côtoie celle issue des éboulis, nous choyons l'une et empêchons l'autre de tout envahir ; le jardinage fait école et les échanges entre Berlinoises de Mitte et Berlinoises de Köpenick vont bon train.

Atelier le Balto, 30 novembre 2009, Berlin.



Un jardin sur une ancienne friche : depuis deux ans, des gunneras y poussent.

> la leçon de Berlin

- Un accompagnement de la transformation de la ville.
- Une utilisation transitoire des interstices de la ville : usage des friches...
- Des lieux d'accueil pour des pratiques représentatives de la culture alternative berlinoise.
- Une attention discrète aux traces de l'histoire.

point de vue DES ORGANISATEURS

Une conférence comme une promenade éclairée dans la ville qui la rend proche et vivante. Des pistes à suivre sur l'utilisation des friches urbaines.

PORTRAITS DE VILLE

À PROPOS DU GRAND PARIS :

REGARD SUR LES MÉTROPOLES EUROPÉENNES

Séance du 8 décembre 2009

L'extension de Barcelone : une source de l'urbanisme moderne

Un des archétypes de la ville européenne, Barcelone est une destination privilégiée aussi bien pour le tourisme que pour les professionnels de la ville et de l'aména-

gement du territoire. À partir des années 1980, le voyage à Barcelone a été un incontournable des destinations universitaires ou professionnelles pour tous ceux qui s'intéressaient à la ville et à son devenir.

On peut dater cette notoriété et la redécouverte de la ville. Si celle-ci a toujours été observée, étudiée par les spécialistes, urbanistes ou architectes, c'est la disparition de Franco en 1975 et de son régime qui va donner à la ville un nouvel essor spectaculaire.

En 1979 paraît en France une traduction de la *Théorie générale de l'urbanisation* l'œuvre majeure de Cerda, et ce, plus d'un siècle après sa parution en Espagne. Cette traduction d'Antonio Lopez de Aberasturi était initiée par l'historienne de l'urbanisme Françoise Choay qui avait découvert par hasard l'ouvrage en 1968. Pendant le régime franquiste, la spéculation immobilière sauvage et le « laisser faire » font règle même si une forme de résistance intellectuelle existe - y compris dans le milieu des architectes qui se rassemblent dans le groupe R (Sostres, Coderch, Martorell, Bohigas...) -. Un cer-

tain nombre de ceux-ci créeront l'« école de Barcelone » et utiliseront l'Université pour former une nouvelle génération d'architectes, convaincus de reformuler une identité régionale. Ce sont ces architectes qui seront à la pointe de ce qu'on a appelé le « barcelonismo » des années 1980.

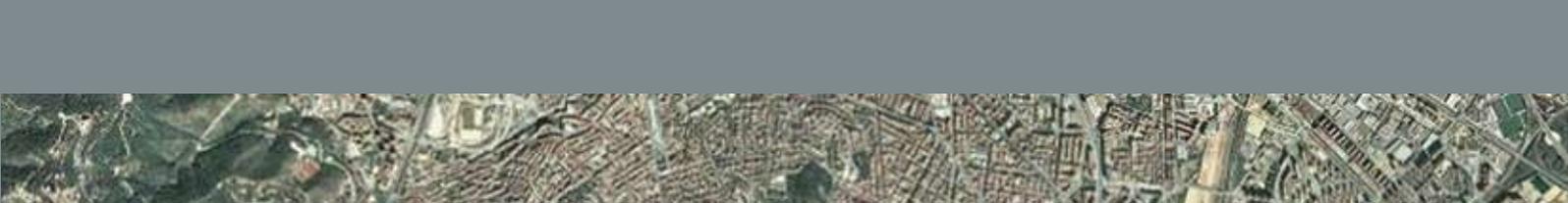
Il serait réducteur d'expliquer le succès de cette reconnaissance par la seule qualité des praticiens barcelonais. Les conditions économiques et politiques liées à la fin du franquisme, l'instauration de la démocratie en Espagne et une certaine forme d'autonomie de la Catalogne en sont bien évidemment le nécessaire ferment.

C'est aussi la forme urbaine de la ville, forme reconnaissable entre toutes (à tel point qu'on a pu parler d'un plan barcelonais) qui a permis cette renaissance. C'est la genèse de cette forme urbaine, ces transformations allant au-delà des principes fondateurs de son concepteur Ildefonso Cerda, qui vont faire l'objet de cette présentation.

bio express

GÉRALD GRIBÉ

Gérald Gribé est né en 1954. Architecte DPLG, diplômé en 1981, il crée la même année son agence « Gérald Gribé architectes ». Il est actuellement enseignant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette. « L'échec, quand il survient, tient aux espaces extérieurs, à la rupture sociale et au manque de continuité avec la ville, les rues, les façades », in VDM n° 233.

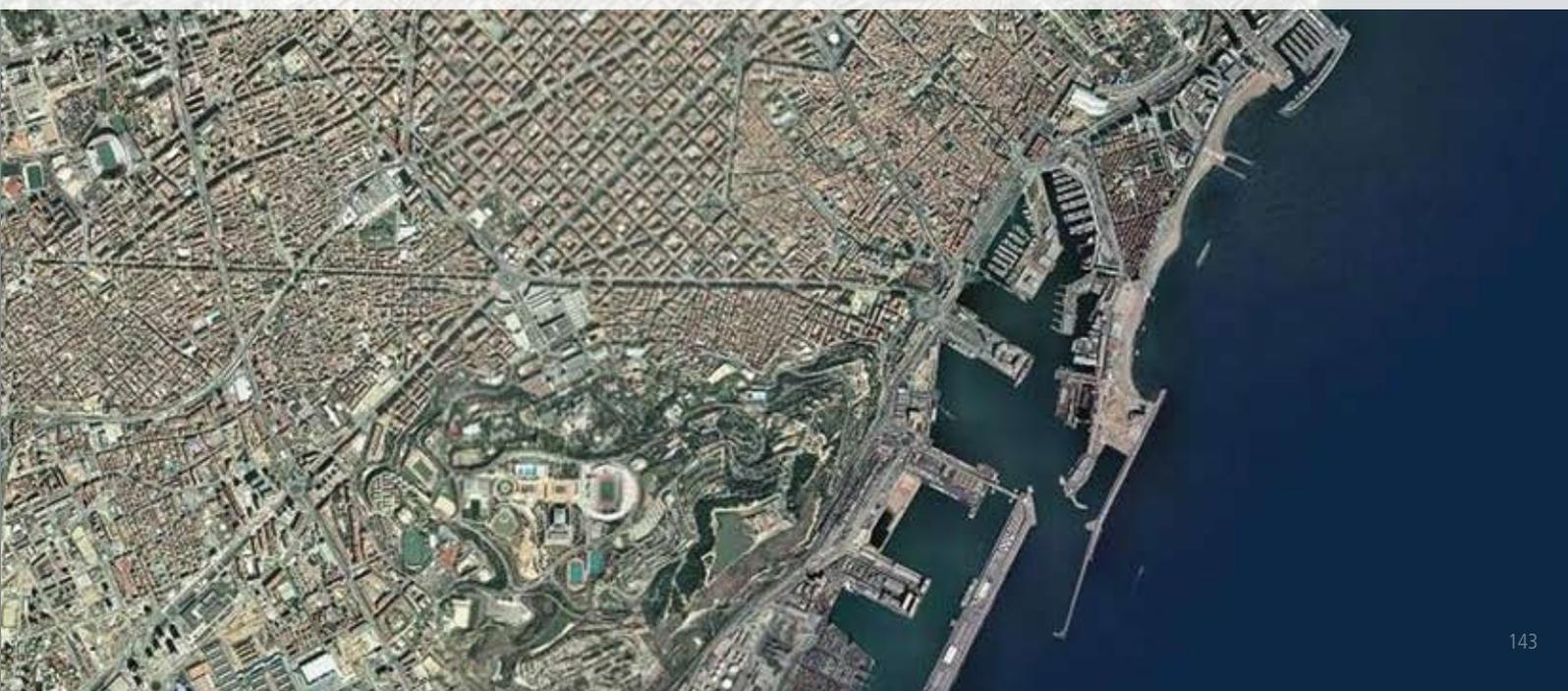


GRAND PARIS/BARCELONE

Ville maillée et extensions urbaines : continuité de l'espace public

Par Gérald GRIBÉ, architecte, enseignant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris

La Villette





Plan de Barcelone.



Plan de Paris.



Gran Via, Barcelone.



Avenue de l'Opéra, Paris.

BARCELONE/PARIS

Barcelone n'est pas Paris et inversement, mais la tentation est grande de les mettre en relation, tout d'abord par la quasi-concomitance de la transformation radicale qui leur donne, encore aujourd'hui, leur caractère. Ainsi, c'est en 1859 que Cerda livre son plan d'extension de Barcelone, et c'est en 1851 que commencent les premières démolitions haussmanniennes à Paris. Les raisons invoquées pour leur nécessaire transformation sont similaires : assainissement, hygiénisme, salubrité publique, circulations adaptées à la ville industrielle.

Ce qui les différencie, c'est le mode de transformation urbaine mis en place : une extension de la ville ancienne pour Barcelone et des percées dans le tissu de la ville existante pour Paris. Mais ce sont aussi les personnalités de leurs responsables respectifs qui expliquent chacune de leurs évolutions. Si le terme auteur est exagéré pour le baron Haussmann qui est un organisateur hors pair, un haut fonctionnaire bonapartiste, il prend tout son sens pour Ildefonso Cerda. Celui-ci est un théoricien progressiste et engagé, militant de la gauche libérale, député aux

Cortès. C'est dans ces caractères révélateurs que se différencient les deux projets : pour Paris un urbanisme centralisateur, constitué de mises en perspective monumentales ; pour Barcelone, si sa mise en place n'en est pas moins autoritaire, un urbanisme régulier qui se veut démocratique et égalitaire.



MORPHOGENÈSE DE BARCELONE, JOAN BUSQUETS



Plan d'extension de Barcelone par Cerda, 1859.



Plan des percées haussmanniennes à Paris.

BARCELONE, UNE VILLE IDÉALE : ARCHITECTE VERSUS INGÉNIEUR

En 1854, Barcelone, toujours enfermée dans ses murailles, a le record de la densité d'habitants en Europe soit 864 habitants par hectare. Pour comparaison Paris est aujourd'hui à 209 habitants par hectare.

Au début du XIX^e siècle, Barcelone est encore une ville fortifiée, un port de guerre qui ne peut s'étendre au-delà de ses murailles. La seule extension construite depuis 1719 est la Barceloneta (1753). Les problèmes de circulation, de salubrité publiques (baisse de la durée de la vie) sont tels que l'agrandissement de Barcelone est devenu indispensable. Il est demandé à la fois par les progressistes mais aussi par les conservateurs et la police qui se plaint du tissu médiéval propice aux barricades (les forces de l'ordre réclamant des mesures proches de celles qui sont prises à Paris). Mais ce projet ne sera possible qu'à partir de la prise du pouvoir par les forces progressistes à Madrid en juillet 1854.

C'est en août 1854 que la démolition des remparts est décidée et commencée. Cette

action doit s'accompagner d'un plan d'envie de développement de la ville. Le ministère des Travaux publics demande à un Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ildefonso Cerda, un plan topographique de Barcelone et de sa proche région, document remis en 1856. Celui-ci, de sa propre initiative, esquisse « un plan d'aménagement de la nouvelle ville sur papier transparent ».

La municipalité de Barcelone dans le même temps lance un concours public auquel répondent les architectes dont le lauréat est Rovira. Mais le ministère des Travaux publics publie un décret où il est dit que « les nouvelles constructions de Barcelone et des communes adjacentes devront s'ajuster désormais aux tracés du plan de l'ingénieur Cerda ». Le rejet de la municipalité, des architectes et de l'opinion publique barcelonaise, de l'immixtion du pouvoir central n'y fit rien, c'est le plan de Cerda qui devint opératoire. Et c'est Cerda qui se trouve paradoxalement, lui le défenseur d'un urbanisme démocratique et égalitaire, responsable

d'une décision autocratique d'un pouvoir central.

Au-delà des considérations des luttes politiques entre Barcelone et Madrid, ces deux plans, celui de Rovira et de Cerda, sont les représentants de deux doctrines qui vont continuer à s'affronter : l'une que nous pourrions appeler « art urbain », représentée par les architectes, et l'autre « urbanisme », représentée par les ingénieurs.

Pour l'architecte Rovira, mais également chez d'autres confrères, c'est la vieille ville qui doit servir de matrice au projet, au plan. Une place monumentale faisant lien entre le nouveau et l'ancien. Le développement harmonieux et classique du nouveau Barcelone se fait à partir de cette matrice. Le plan tient compte du nouveau pouvoir. La hiérarchie des classes sociales se reflète dans l'organisation spatiale, les plus riches et la noblesse proches du nouveau centre (forum) et la bourgeoisie, les ouvriers s'étageant jusqu'à la périphérie industrielle. Il y a ici continuité historique, inscription dans le temps mis au service de la nouvelle société.

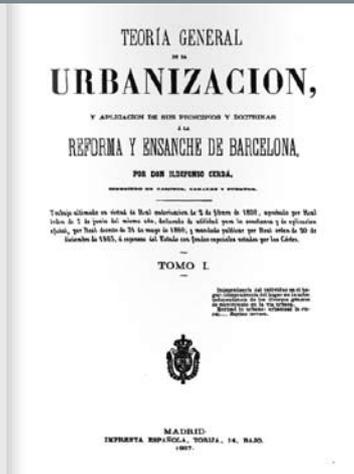


Les différents plans du concours public lancé par la municipalité de Barcelone en 1858, le projet lauréat en haut à gauche de l'architecte Rovira.

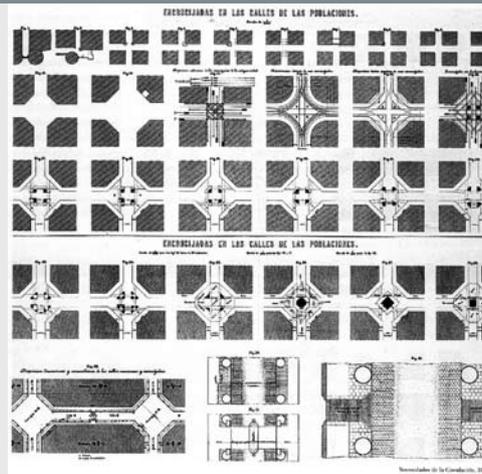
Pour Cerdà rien de tout cela : il s'agit d'une science, « la science de l'urbanisation ». C'est de l'observation statistique des flux, des circulations contemporaines, des nécessités d'ensoleillement que doit découler le plan de la nouvelle ville, plan qui s'apparente plus à un processus rationnel qu'à un dessin. Et si le tracé régulier quadrillé s'apparente à d'autres plans depuis la ville antique de

Millet jusqu'aux plans des villes américaines, ils n'ont que peu à voir avec des plans militaires d'occupation du territoire. Ils sont, au contraire, la projection même d'une volonté de traitement égalitaire des habitants. C'est dans ce sens que nous pouvons parler de ville idéale. Il est d'ailleurs significatif que, pour Cerdà, la vieille ville qui était incluse dans le projet par les percements de trois

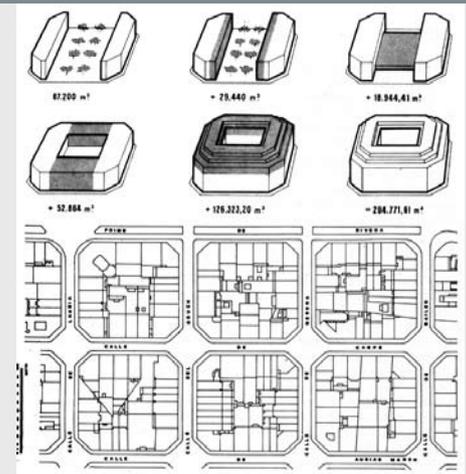
voies, allait forcément disparaître non pas par décision autocratique mais par désir des habitants de pouvoir profiter de « l'urbanisation heureuse ».



Première page de la "Théorie générale de l'urbanisation", 1859.



Carrefours et schémas de circulation tirés de la "Théorie de la viabilité urbaine", 1863.



Processus de densification "monographie des îlots barcelonais" par Ricardo Gil.

DU PROJET AU RÉEL : QUEL EST LE PROJET D'ILDEFONSO CERDA ?

Le plan d'extension proposé en 1859 et les doctrines défendues par son concepteur ne peuvent se comprendre sans avoir étudié son ouvrage majeur : la *Théorie générale de l'urbanisation*. Ce livre, paru en 1867, est un ouvrage monumental constitué de deux tomes de huit cents pages chacun, le premier tome, nommé *L'urbanisation comme fait concret*, est pour une part l'histoire de l'urbanisme et pour une seconde, l'analyse de la constitution des villes du XIX^e siècle. Le second est entièrement consacré à Barcelone, statistique urbaine de Barcelone. Il est à la fois description physique de la ville et étude statistique. L'appendice à ce tome est la monographie statistique de la classe ouvrière de Barcelone en 1856. Cette étude est indispensable pour Cerda « qui se propose de combler un grand manque dans les études statistiques ». Nous voyons bien qu'il ne peut s'agir d'une simple réponse à la question d'extension de la ville, en quel-

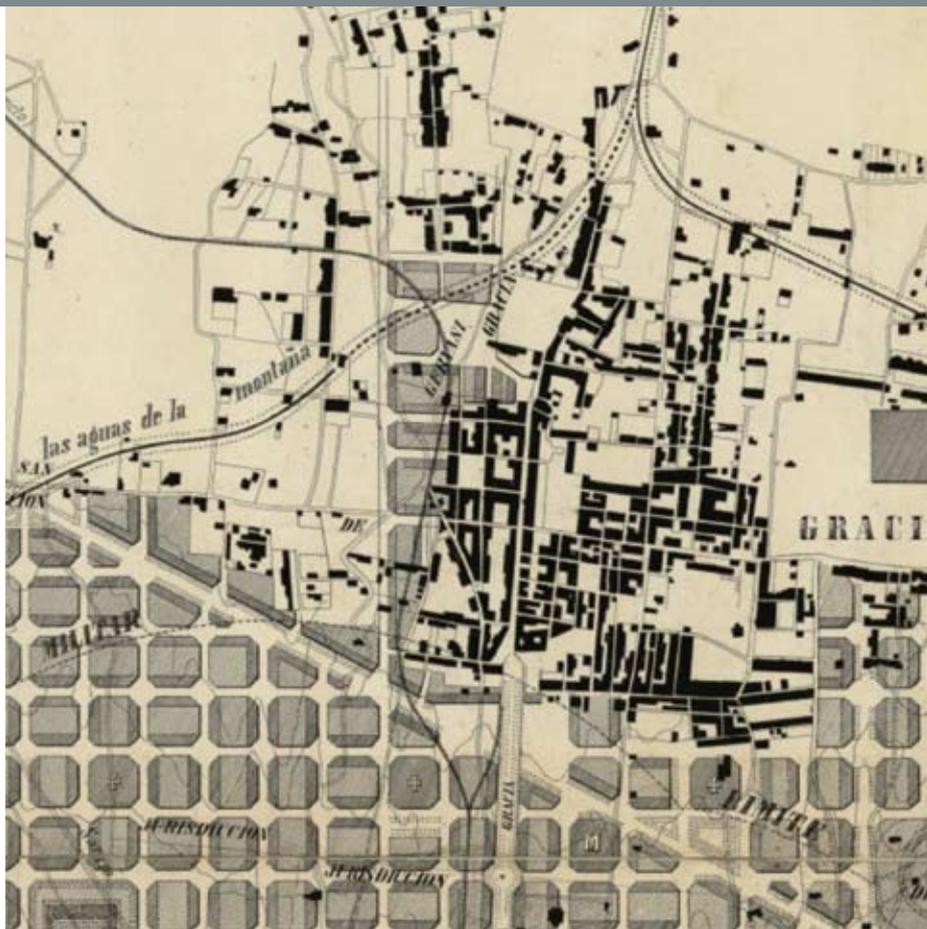
que sorte d'un plan de plus. Il s'agit, pour son concepteur, de faire exemple, d'établir le plan idéal qui doit accompagner les transformations de la société, en être l'exact reflet. Pour Cerda l'ingénieur progressiste, il ne suffira donc plus de reproduire les schémas traditionnels de dessin et d'embellissement des villes, mais de mettre en place un processus scientifique basé sur des observations rigoureuses du contenant, la ville matérielle et du contenu, la population, pour arriver à élaborer cette ville du futur. Barcelone en est l'opportunité.

Pour pouvoir construire cette nouvelle urbanité, Cerda va partir d'un plan en damier régulier, principe organisationnel le plus homogène et sans hiérarchie présumée. Ici, pas de grande figure urbaine, mais un schéma offrant tous les possibles développements d'une société égalitaire. Ce plan est le résultat d'un travail d'analyse des modèles urbains existant et d'une vision pros-

pective prenant en compte à la fois, l'habitabilité des îlots et les schémas de circulation (incluant la naissance des réseaux ferrés comme des voies carrossables).

Deux principes, deux « fonctions » sont fondatrices : les notions de mouvement et de séjour, termes utilisés par Cerda.

Le mouvement, c'est la circulation, les voies. Dans le plan, elles ont toutes 20 m de large. Cette dimension était considérée comme démesurée au XIX^e siècle, sauf pour les avenues principales (60 m ou 80 m de large) qui se connectent aux grands réseaux nationaux. Cette trame viaire détermine des îlots de 113 m sur 113 m, coupés aux angles, ce qui facilite à la fois la circulation et l'installation de commerces dans ces lieux stratégiques. Ces îlots sont le lieu du séjour. Le séjour c'est le lieu de l'habitation, de la résidence, que celle-ci soit individuelle ou collective. Il est d'ailleurs significatif que ce soit le logement et pas le monument qui préoccupe d'abord

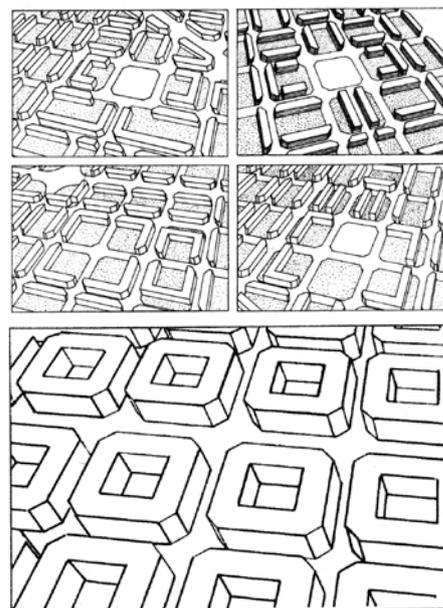


La grille barcelonaise et le Paseo de Gracia.

Cerda. Comment occuper ces octogones, pour que l'ensoleillement soit maximal et égal pour tous. Deux côtés seulement seront bâtis, laissant les trois quarts de la surface en espace planté. Une image en volume du projet cerdien nous laisse entrevoir celui-ci comme un précurseur de l'urbanisme moderne dont Le Corbusier et sa critique de la « rue corridor » sera un des défenseurs les plus virulents. Sans bien évidemment présenter Cerda comme l'inventeur théorique du grand ensemble, on ne peut qu'être saisi

par ces représentations schématiques de barres posées sur un tapis vert, la grande différence étant que pour Cerda elles délimitaient des voies. Également présente dans ce bel ordonnancement, la répartition des équipements : marché, églises ou centre civique, parc urbain ou encore hôpital.

Mais l'esprit d'entreprise des Barcelonais, la réussite économique de la ville (le Manchester Catalan !) a perturbé le bel édifice théorique. De façon assez paradoxale, la réussite du plan a été sa capacité à être, plus que



Du projet au réel : les îlots tels que conçus par Cerda et tels que réalisés.

transformé, rempli. Ce remplissage allant à l'encontre de toutes les volontés initiales, on a pu voir des îlots totalement bâtis. Le mode de densification de ces îlots se faisant progressivement en épaississant les barres, occupant le centre de l'îlots, fermant celui-ci et surélevant dans un dernier temps.



Exposition universelle de 1888, vue d'oiseau.



Exposition universelle de 1929, plan.



Plan de Léon Jaussely, de 1905, pour étendre et remodeler l'extension de Barcelone.



Transformations à différentes échelles après les Jeux olympiques de 1992 dans le secteur de la diagonale et du front de mer.

BARCELONE APRÈS CERDA

Ce sont comme dans d'autres capitales européennes, les grands événements qui vont scander les transformations ultérieures urbaines de la ville. Les expositions de 1888 avec l'urbanisation du parc de la citadelle, de 1929 avec la fin de la place d'Espagne et l'aménagement de Montjuïc. Ces transformations respectent l'esprit du plan de Cerdà. La période franquiste de 1939 à 1975 est l'occasion du « laisser faire » d'une spéculation foncière sauvage, particulièrement dans la périphérie urbaine dans les dernières années de celle-ci.

En 1980, la municipalité socialiste nomme Oriol Bohigas, architecte reconnu et directeur de l'école d'architecture de Barcelone, à la direction de l'urbanisme de la ville. Commencent alors dix années d'un urbanisme original qui va faire la réussite contemporaine de Barcelone. Plutôt que relancer un grand plan d'urbanisme, cette équipe, après avoir fait l'inventaire

des dysfonctionnements, va se lancer pour une grande part dans des interventions sur l'espace public, avec deux principes :

- des interventions de grande envergure dans des lieux stratégiques (et là les Jeux olympiques de 1992 seront catalyseurs) ;
- une multitude d'autres interventions avec plus de 100 projets de parcs, de rues, de squares qui verront le jour dans les années 1980.

Ces projets illustrent le primat du projet par rapport au plan théorique, ils sont également révélateurs du pragmatisme barcelonais. Ces interventions seront qualifiées de « métastatiques », de « ponctualisme ».



> la leçon de Barcelone

- Une comparaison pertinente entre ces deux villes pour mettre en valeur la notion de planification de l'espace urbain à grande échelle.
- Une vision équilibrée du développement des grands territoires.

point de vue DES ORGANISATEURS

Une intervention qui conclut le second cycle des Universités et met en avant une planification méticuleuse, spatiale et sociale, et des espaces publics généreux, intégrés à la trame urbaine, comme source de réflexion pour le Grand Paris.

d'un cycle... à la suite

Ce second cycle a permis d'ouvrir le débat et d'engager collectivement une réflexion plus éclairée sur le Grand Paris en mettant à disposition des participants, des outils de lecture comparative et sensible. À l'issue du cycle, ces participants ont été invités par la Maison de l'Habitat à une visite des projets en cours sur le Grand Paris, présentés à la Cité de l'architecture. Cette visite s'est prolongée lors d'une rencontre/débat dans l'Essonne, en présence du conférencier de la Cité de l'architecture où la richesse des échanges a révélé l'investissement des participants sur ce sujet.

Une conclusion en forme d'ouverture...

Le travail commun d'organisation du CAUE 91 et du CRPVE avec les partenaires des Universités de la Ville et de l'Urbanité trouve ses prolongements au quotidien dans les différentes actions mises en œuvre par les deux structures. Les objectifs d'information, de sensibilisation convergent vers l'apprentissage du territoire et du vivre ensemble pour que chacun soit en mesure de se saisir de son devenir dans un projet partagé.

BIBLIOGRAPHIE ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

ANSAY P., SCHONBRODT R., *Penser la ville*, Bruxelles, AAM, 1989.

Excellent choix de textes sur la ville bien présentés et couvrant toutes les époques.

ARGAN G.-C., *Brunelleschi*, Ed. Macula, 1981.

AUZELLE R., *Encyclopédie de l'urbanisme*, Paris, Vincent Fréal, 1947 à 1968.

BATY-TORNIKIAN G. (dir.), SELLALI A. (avec la collaboration de), *Cités-jardins. Genèse et actualité d'une utopie*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, 2001.

BAUDOUIIN T. (dir.), LAISNEY F., TÉRADE A., *Paris, alchimies d'une métropole*, Paris, Éditions Recherches, 2008.

BENEVOLO L., *La ville dans l'histoire européenne*, Paris, Seuil, 1993.
Dense, érudit et très renseigné.

BENEVOLO L., *Histoire de la ville*, Roquevaire, Parenthèses, 1983.
Ouvrage de base abondamment illustré. Une référence.

BENJAMIN W., *Paris capitale du XIX^e siècle : le livre des passages*, 3^e éd., Paris, Cerf, 1997.

BLANQUART P., *Une histoire de la ville pour repenser la société*, Paris, La Découverte, 1997.

Petit livre urbanophile qui prend parti et ouvre des pistes car il donne ses références.

BONELLO Y.-H., *La ville*, Paris, PUF, 1996, coll. « Que sais-je » n° 3232.

Plaidoyer pour une ville partagée qui repart des origines, beau développement sur l'opposition Platon - Aristote.

BOUDON P., *Richelieu, ville nouvelle*, Paris, Dunod, coll. « Aspects de l'urbanisme », 1978.

BUURMAN M., KLOOS M., *Urban planning in Amsterdam after 1986*, Amsterdam : ARCAM, 2005

CASTEX J., DEPAULE J. C., PANERAI P., *Formes urbaines de l'îlot à la barre*, Paris, Dunod, 1977 ; réédition : Marseille, Parenthèses, 1998.

CASTRO R., *Faut-il passer la banlieue au Kärcher ?*, Paris, L'Archipel, 2007.

CASTRO R., « *Impressionnisme urbain* », Paris, revue Spéciale de l'ESA (École spéciale d'architecture), 2000.

CERDA I., *Théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Seuil, 1979.

Par l'auteur du plan d'extension de Barcelone à l'époque où Haussmann transformait Paris. Considéré comme un des textes fondateurs de l'urbanisme moderne, il y invente le mot.

CHOAY F., *L'urbanisme, utopies et réalités, Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965.

Une anthologie, premier livre paru sur la question, il reste une source inépuisable.

CHOAY F., *La terre qui meurt*, Paris, Fayard, 2011.

DIVORNE F., GENDRE B., LAVERGNE B., PANERAI P., *Essai sur la régularité, les bastides d'Aquitaine, du Bas Languedoc et du Béarn*, Bruxelles, AAM, 1985.

Une réflexion sur la ville régulière et un essai bien illustré sur la forme de ces villes neuves.

DUBY G. (dir.), *Histoire de la France urbaine (5 tomes)*, Paris, Seuil, 1985.

Une somme par les meilleurs représentants de l'École française d'histoire.

EVENSON N., *Paris, les héritiers d'Haussmann*, EBA, PUG, 1979.

Un essai bien illustré sur l'urbanisation de la région parisienne d'Haussmann aux villes nouvelles.

FLAMAND J.-P., *Loger le peuple*, Paris : La Découverte, 1989

Tout ce que vous voulez savoir sur le logement social y compris sa forme. À rapprocher du livre de R. H. GUERRAND.

FRANCASTEL P., *Paris, un héritage culturel et monumental*, Paris : La Documentation française, 1968

FOURCAUT A., BELLANGER E., FLONNEAU M. (dir.), *Paris-banlieues : conflits et solidarités : historiographie, anthologie, chronologie 1788-2006*, Paris, Créaphis, 2007.

FOURCAUT A., *La banlieue en morceaux*, Paris, Créaphis, 2000.

La banlieue pavillonnaire « logement social de fait » vu par une historienne du temps présent.

FROUARD H., *Du coron au HLM. Patronat et logement social (1894-1953)*, Éditions Presses Universitaires de Rennes, 2008.

GAUDIN J.-P., *Les nouvelles politiques urbaines*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je », n° 2839.

GUERRAND R.-H., *Propriétaires et locataires (Les origines du logement social en France)*, nouv. éd., Paris, Quintette, 1987 ; réédition, Paris, Éditions de La Villette, 2010, coll. « Penser l'espace ».

HAROUEL J.-L., *Histoire de l'urbanisme*, Paris, PUF, 1981, coll. « Que sais-je », n° 1892.

Le travail d'un historien féru de règlements et qui n'omet pas de parler de la forme des villes.

Baron HAUSSMANN, *Mémoires 1853-1870*, nouv. éd., Paris, Duriez, 1979.

HAZAN E., *L'invention de Paris*, Paris, Seuil, 2002.

Un régal pour qui veut aimer Paris.

HEERS J., *La ville au Moyen Âge*, Paris, Éditions Fayard/Pluriel, 2010, coll. « Pluriel ».

HOWARD E., *Les cités-jardins de demain*, rééd., Paris, Dunod, 1969.

Un ouvrage qui a été plus cité qu'il n'a été lu et ce dans toutes les langues. Sa lecture reste utile.

HUET B., *Anachroniques d'architecture*, Bruxelles, AAM, 1981.

Des propos parfois décapants sur l'architecture, les architectes à partir notamment d'éditoriaux de la revue *Architecture d'Aujourd'hui* dont il a été rédacteur en chef avant d'en être renvoyé.

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Éditions Minuit, 1943.

Un ouvrage de référence surtout pour ceux qui ne l'ont pas lu, compte rendu d'un congrès international d'architecture moderne.

LE CORBUSIER, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Gonthier, 1963 (éd. originale. 1946).

Le petit livre que Le Corbusier publie à la fin de la guerre pour éviter que la reconstruction ne soit, comme en 1918 : « une occasion manquée ». Il y défend une reconstruction radicale.

LEFEBVRE H., *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968.

LOOS A., *Paroles dans le vide, Chroniques écrites à l'occasion de l'Exposition viennoise du Jubilé (1898), Malgré tout (1900-1930)*, Paris, Éditions Ivrea, 1994.

Par l'auteur du si connu texte « Ornement et crime ». Un régal fait de textes courts parfois drôles et surtout justes.

LOYER F., *Paris XIX^e siècle, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987.

Travail réalisé au départ pour alimenter la réflexion sur le premier plan d'occupation des sols (POS) de Paris. Une somme illustrée pour connaître et comprendre le tissu haussmannien.

LUCAN J., *Architecture en France (1940-2000)*, Paris : Le Moniteur, 2000

Excellent ouvrage de base pour comprendre cette période, références et illustrations bien choisies.

MAGNAGHIA., *Le projet local*, Bruxelles, Éditions Mardaga, coll. « Architecture + Recherche », 2003.

MANGIN D., *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

MANGIN D., PANERAI P., *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses, 1999.

Une sorte de traité de fabrication des villes.

MERCIER L.-S., *Tableau de Paris (1782-1789)*, Mercure de France, 1994

MONGIN O., *La condition urbaine, La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 2005.

Un plaidoyer pour la ville.

PALLADIO A., *Les quatre livres de l'architecture*, rééd., Paris, Éditions Arthaud, 1980.

PANERAI P., *Paris métropole : formes et échelles du Grand Paris*, Paris, Éditions de la Villette, 2008.

PAQUOT T., *Utopies et utopistes*, Paris, La Découverte, 2007, coll. « Repères ».

PAQUOT T., BEDARIDA M., *Habiter l'utopie, le familistère Godin à Guise*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

PEILLON P., *Utopie et désordre urbains, essai sur les grands ensembles d'habitation*, Paris, Éditions de l'Aube, 2003.

Le titre annonce bien le caractère anti-urbain de ces utopies. Par un praticien engagé depuis longtemps dans le travail de traitement de ces quartiers.

PETIT F., *Du cabanon au pavillon, ou le développement des lotissements sur le plateau d'Athis-Mons - 1896/1950*, Le Centre culturel d'Athis-Mons, 1993.

POËTE M., *Introduction à l'urbanisme*, rééd., Paris, Sens et Tonka, 2000.

POUILLON F., *Mémoires d'un architecte*, Paris, Seuil, 1968.

Par l'architecte qui était au centre du scandale du Comptoir national du logement (CNL). On apprend beaucoup sur l'attitude des autres architectes qui construisaient les grands ensembles à l'époque.

RASMUSSENS E., *Villes et architectures*, Paris, L'Équerre, 1984.

Un ouvrage d'un abord facile qui nous fait comprendre la forme des villes.

RINGON G., *Histoire du métier d'architecte en France*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je » n° 3251.

Une bonne approche qui aborde les pratiques et la formation jusqu'à nos jours. Bibliographie.

ROULEAU B., *Paris, histoire d'un espace*, Paris, Seuil, 1997.

ROSSI A., *L'architecture de la ville*, Paris, L'Équerre, 1980 ; Paris, Infolio, 2001.

Un ouvrage qui a fait date et n'a pas pris une ride. Préférer la nouvelle édition dont la traduction a été reprise par la traductrice de la première édition, attitude louable et fructueuse.

SITTE C., *L'art de bâtir les villes*, rééd., Paris, L'Équerre, 1981.

TAFURI M., *Projet et utopie, de l'avant-garde à la Métropole*, Paris, Dunod, coll. « Espace & architecture », 1979.

TAPIE G., *Maison individuelle, architecture, urbanité*, Éditions de l'Aube, 2005.

TRINCANATO E. R., RENZO S., *Guide de l'architecture mineure, Venise*, Canal, coll. « Guide d'art », 1997.

UNWIN R., *Étude pratique des plans de ville*, rééd., Paris, L'Équerre, 1981.

Le livre de base de la création des cités-jardins en Angleterre mais qui a aussi servi en France.

VAYSSIÈRE B., *Reconstruction, Déconstruction*, Paris, Picard, 1988.

À partir du fond documentaire du ministère de la Construction, un essai éclairant sur l'expérience « hard french » des grands ensembles d'habitation et sur les raisons de leur construction.

VIOLEAU J.-L., *Les architectes et mai 81*, Éditions Recherches / IPRAUS, 2011.

VIOLEAU J.-L., *Les architectes et mai 68*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, 2005.

Par un chercheur né en 1969, un regard lucide et bien informé sur la transformation des pratiques mais surtout de l'enseignement de l'architecture pensée avant 1968.

VITRUE, *Les dix livres d'architecture*, rééd., Bruxelles, Mardaga, 1995.

Collectif, *Paris – Jardins : entre utopie et réalité*, Draveil, association Les Amis de l'histoire du château de Draveil et de la cité coopérative Paris-Jardins, 2011.

Collectif, *1945 – 1975 : une histoire de l'habitat. 40 ensembles « Patrimoine du XX^e siècle »*, Beaux Arts Éditions, 2010.

Collectif, *Construire ensemble le grand ensemble, Habiter autrement*, Arles, Actes-Sud, avril 2010, Hors-série de la collection « L'impensé » dirigée par Patrick BOUCHAIN et Claire DAVID.

Collectif, *Du potager au gazon chéri. Petite histoire de nos jardins de banlieue essonnienne*, Athis-Mons, Maison de la Banlieue et de l'Architecture, coll. « Cahiers de la MdBA », n° 13, 2007.

CAUE 91, *En finir avec l'étalement urbain, Actes du colloque d'Évry*, CAUE 91, 2005.

Collectif, *Des ensembles assez grands : mémoires et projets en Essonne*, Athis-Mons, Maison de la Banlieue et de l'Architecture, coll. « Cahiers de la MdBA », n° 11, 2005.

Collectif, *Les grands ensembles, une histoire qui continue...*, Université de Saint-Étienne, Presses universitaires Saint-Étienne, 2003.

Une réunion encourageante de contributions souvent critiques, jamais désespérées qui reviennent sur les origines des grands ensembles, les politiques successives qui les ont accompagnés et même sur des propositions.

Collectif, *Petites leçons d'espace public, situations essonniennes*, Athis-Mons, Maison de la Banlieue et de l'Architecture, coll. « Cahiers de la MdBA », n° 7, 2002.

Collectif, *Urbanités domestiques face au territoire ou comment fabriquer la ville avec des maisons individuelles*, recherche du CAUE de l'Essonne pour le PUCA, 1999-2001.

Collectif, *Mémoires et projets du pavillonnaire en nord Essonne*, Centre culturel d'Athis-Mons, février 2000, coll. « Cahiers de la MdBA », n° 3.

Collectif, « *Essonne, naissance d'un département* » - colloque du 30 novembre 1996, Cahiers du CREPIF, n° 58, 1997.

Collectif, *Histoire d'un domaine. Du château seigneurial de Draveil à la cité coopérative Paris-Jardins*, Draveil, association Les Amis de l'histoire du château de Draveil et de la cité coopérative Paris-Jardins, 1984.

Collectif, *Paris-Jardins - entre utopie et réalité*, Draveil, association Les Amis de l'histoire du château de Draveil et de la cité coopérative Paris-Jardins, 2011

Voir aussi :

Les expositions de la Maison de Banlieue et de l'Architecture racontent l'histoire et l'évolution d'une composante de la banlieue essonnienne (jardins, paysages, clôtures...) tout en interrogeant son avenir. Ces expositions sont des outils pédagogiques, permettant de mieux comprendre et connaître l'environnement urbain et humain de banlieue.

<http://maisondebanlieue.fr/expositions/>

DÉFINITIONS

Acropole

Grec *akropolis* : ville haute.

Ville haute fortifiée des anciennes cités grecques abritant les sanctuaires et le palais royal à l'époque mycénienne, puis le siège de la vie politique ou religieuse.

Agora

Grec : assemblée du peuple puis lieu où l'on se réunit.

La place publique, centre administratif, religieux et commercial de la cité. À l'époque hellénistique, l'agora se déplace de la ville haute à la ville basse.

Le terme est repris en ville nouvelle notamment à Évry.

Alignement

En droit administratif, limite séparative entre une voie relevant du domaine public routier et les terrains privés, quelle que soit la régularité de son tracé.

En urbanisme, règle qui prescrit d'édifier les nouvelles constructions au droit de l'espace public.

Allée

Français : de aller.

Rangée de pierres ou de figures sculptées, sphinx ou autres, disposées en avenue et précédant certains temples.

Chemin assez large, bordé d'arbres, de verdure. Dans une agglomération, nom de certaines artères assez larges et bordées d'arbres généralement accompagnées de contre-allées.

Dans un lotissement, petite rue de desserte, parfois en impasse.

Arcade

Ouverture faite d'un arc portant sur des piliers, des piliers ou des colonnes.

Par extension, au pluriel : galerie, passage ou couvert dans les bastides du sud-ouest de la France.

Avenue

Français : de avenir (arriver).

Allée large, généralement rectiligne et plantée d'arbres, conduisant à une habitation, un bâtiment officiel, un lieu public. À la fin du XIX^e siècle, large voie urbaine, en concurrence avec boulevard (qui a changé de sens).

Banlieue

Du XIII^e siècle au XVII^e siècle, territoire d'environ une lieue autour d'une ville sur lequel s'étendait le ban (juridiction de cette ville).

Ensemble de communes qui se sont urbanisées à proximité et sous l'influence d'une ville centre formant ainsi une agglomération.

Boulevard

Au XVII^e siècle, promenade plantée établie autour d'une ville sur l'emplacement des anciens remparts. Le boulevard a été associé aux transformations successives des limites de la ville entre centre et faubourgs.

Au XIX^e siècle, large voie urbaine généralement plantée d'arbres.

À Paris, avec les boulevards extérieurs et périphérique, le terme retrouve en partie son sens.

Cadastre

Ensemble des documents qui fournissent des renseignements concernant les terrains et les immeubles d'une commune : repérage des parcelles (dessinées sur le plan cadastral) et identité des propriétaires. Ces renseignements servent à établir l'assiette des taxes foncières sur les propriétés bâties et sur les propriétés non bâties.

Campo, Campiello (italien)

Place ou parvis bordé le plus souvent par un ou plusieurs édifices publics pour le *campo*, accentuant ainsi son caractère public. Diminutif du mot pour le *campiello* qui désigne un espace de proximité lié au logement. L'usage du mot nommant originellement un champ vient de ce qu'à l'origine il n'était pas minéralisé. On l'utilise indifféremment avec le mot *piazza*, désignant une place.

Cardo

Mot latin désignant la voie nord-sud tracée dans les camps militaires et les villes romaines et se croisant avec le *decumanus*.

Cité-jardin

Quartiers résidentiels mêlant bâti et espaces plantés reprenant les principes de l'Anglais Ebenezer Howard, appliqués d'abord dans le grand Londres sur le modèle proposé par Parker et Unwin et partiellement repris en France par le département de la Seine sous l'impulsion d'Henri Sellier. Le mouvement des cités-jardins fait partie des utopies sociales nées de la crise des logements défectueux qui se développe dans l'ensemble de l'Europe au début du XX^e siècle.

Couvert

Ensemble des arcades entourant la place du marché dans les bastides du sud-ouest de la France.

Decumanus

Mot latin désignant la voie ouest-est tracée dans les camps militaires et les villes romaines et se croisant avec le *cardo*.

Detached house / semi-detached house (angl.)

Pour les maisons : maison isolée / maison jumelle. À rapprocher de terraced houses : maisons en bande.

Docklands (angl.)

Quartier des docks.

Espace public

Partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. Espace incarné morphologiquement par la rue ou plus spécifiquement encore par la place publique. L'espace public est par essence un espace ouvert à tous publics, autorisant la libre circulation. La tendance actuelle à créer des enclaves résidentielles remet en cause ces principes.

Estate (angl.)

Bien, domaine, immeuble, propriété. Utilisé ici dans le sens de housing estate, propriété foncière lotie et bâtie par un seul constructeur avec des baux emphytéotiques.

Étalement urbain

Extension non maîtrisée de zones construites à la périphérie de plus en plus lointaine d'un espace urbain.

Faubourg

Français : « hors le bourg ».

Partie d'une ville qui déborde son enceinte, ses limites (faubourg Saint-Antoine, Saint-Germain, Saint-Honoré, etc...).

Dans certaines villes, nom conservé par un quartier situé jadis en dehors de l'enceinte de la ville.

Grand ensemble

Groupe d'immeubles locatifs de centaines voire de milliers de logements appartenant le plus souvent au secteur social. Le terme est apparu dès 1935. Les grands ensembles étaient alors perçus comme un des éléments structurants de l'urbanisme moderne. Aujourd'hui leurs dimensions importantes, leur isolement, leur grand nombre d'habitants les font souvent dénoncer comme l'une des causes de l'exclusion sociale.

Îlot

Groupe de maisons circonscrites par des rues, pâté de maisons. L'îlot est lui-même composé de parcelles sur lesquelles s'élèvent des bâtiments, cours, jardins...

Lotissement

Le Code de l'urbanisme définit le lotissement comme une division d'une propriété en vue de l'implantation de bâtiments et ayant pour objet de porter à plus de deux le nombre de parcelles constructibles. Par extension, ce terme désigne une opération groupée de pavillons individuels par un aménageur.

Maillage

En aménagement du territoire, structuration du territoire en espaces géographiques de différents niveaux formant des mailles plus ou moins fines. Le maillage peut être administratif, économique, déterminé par les infrastructures...

Du point de vue de la forme urbaine, organisation quadrillée des rues renvoyant à la « ville passante » par opposition au réseau en arbre qui produit des enclaves.

Métropole

Ville ou agglomération urbaine exerçant des fonctions de commandement et de services sur l'ensemble d'une grande région. Elle en est la capitale politique ou économique, comme le rappelle le sens grec originel du terme : « ville mère ».

Mews (angl.)

Impasses ou passages qui desservent les écuries et les logements des palefreniers.

Rue de desserte interne à l'îlot.

Mitoyenneté

Se dit d'une clôture appartenant en copropriété aux propriétaires voisins qu'elle sépare.

Par extension, caractère accolé des édifices notamment le long d'une rue.

Morphogenèse

Ensemble des causes qui déterminent la forme et la structure des organismes (biologie).

S'applique à la forme urbaine en tenant compte des processus historiques.

Morphologie urbaine

Désigne la forme urbaine ou son étude (formation, évolution, transformations, strates, structure...).

La morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. Elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des puissants ou des pouvoirs publics.

Parcelle

Partie d'un terrain d'un seul tenant de même culture ou de même utilisation, constituant une unité cadastrale.

Du point de vue de la forme urbaine, unité élémentaire du découpage orientant la géométrie du tissu urbain.

Quartier

Division administrative d'une ville.

Partie d'une ville ayant une certaine unité.

Actuellement souvent employé pour désigner les « quartiers en difficulté ».

Square

Emprunté à l'anglais. Place (souvent carrée à l'origine) entourée de maisons et possédant un jardin clôturé en son centre.

Depuis Haussmann, nomme un jardin public clos moins grand qu'un parc.

Terrace (angl.)

Rangée de maisons construites d'un seul tenant dont l'entrée se trouve souvent légèrement surélevée par rapport à la rue.

Tissu urbain

À l'échelle de la ville ou du quartier : organisation du territoire urbain, système des voies et espaces publics, forme et occupation des parcelles mais parfois aussi leurs usages.

Urbanité

Emprunté au latin *urbanitas* : « séjour de la ville » et « qualité de ce qui est de la ville ».

Renvoie à la qualité des individus ou des sociétés. On s'en sert également pour définir une ambiance urbaine.

Le CAUE 91 et le CRPVE se sont efforcés d'obtenir les autorisations nécessaires pour la publication de ce document « Les Universités de la Ville et de l'Urbanité ».

Malheureusement, aucun renseignement n'a pu être donné sur les ayants droit de certains auteurs.

Le CAUE 91 et le CRPVE rappellent que ce document a été réalisé dans le cadre non commercial de leurs missions de service public.

La démarche "expérimentale appliquée" du CAUE

Amener à comprendre, construire et vivre « l'intérêt public » forme l'objectif poursuivi par le mouvement CAUE.

La démarche action qui est ici exposée prend sa place dans la démarche globale qu'entend mener le CAUE de l'Essonne.

Partager, communiquer, diffuser plus largement des pratiques nouvelles, forment les objectifs des « démarches expérimentales » initiées dans les partenariats que nous menons. Faire réseau, se nourrir et nourrir les initiatives de nos partenaires à toutes les échelles, c'est déjà travailler autrement, s'ouvrant mutuellement sur les compétences, les expériences, les réalités de chacun(e).

Promouvoir l'accès de chacun à la connaissance de son environnement pour être en capacité d'agir en conscience, proposer à chacun la possibilité de s'approprier des raisonnements, des points de vue qui leur permettront de faire usage de son esprit critique, est une des missions du CAUE que nous souhaitons faire vivre.

S'appuyer sur une envie pour faire entrer avec bonheur dans le savoir, nous paraît indispensable pour atteindre cet objectif.

Structure originale, il convient d'avoir à l'esprit que le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement de l'Essonne, bénéficie d'avantages certains pour jouer ce rôle : transversalité des compétences, liberté de « re-questionner » les projets dans leur contexte propre, devoir de faire évoluer qualitativement les comportements des acteurs de l'aménagement au travers de ses missions d'intérêt public : informer, sensibiliser, former, et conseiller.

Le CAUE s'engage, et participe localement au débat où s'articulent écologie et question sociale. Il se propose d'être lieu ressource, espace de référence en architecture, urbanisme, paysage, environnement, au service d'un public large.

CAUE
ESSONNE

CAUE de l'Essonne
1, boulevard de l'écoute s'il pleut
91035 Évry
Tél. : 01 60 79 35 44
Fax : 01 60 78 45 81
caue91@caue91.asso.fr



**Centre de Ressources
Politique de la Ville en Essonne**
1, boulevard de l'écoute s'il pleut
91000 Évry
Tél. : 01 64 97 00 32
Fax : 01 64 97 00 33
www.crpve91.fr