



HAL
open science

Quelles natures pour la ville?

Catherine Chomarat-Ruiz

► **To cite this version:**

Catherine Chomarat-Ruiz. Quelles natures pour la ville?: Le cas du rapport Gréber pour Ottawa. Déméter 2013, 1, Club Déméter, 432 p., 2013, Economie et Stratégies Agricoles - Club Déméter. hal-01198071

HAL Id: hal-01198071

<https://hal.science/hal-01198071>

Submitted on 6 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Quelles natures pour la ville ?

Le cas du rapport Gréber pour Ottawa

par Madame Catherine Chomarat-Ruiz¹

Philosophe, Maître de conférences

Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles - Marseille (ENSP) en délégation à l'INRA,

UMR SAD-APT, équipe Proximités, INRA

Sommaire

INTRODUCTION

1. LE CONTEXTE : PARCOURS DE JACQUES GRÉBER
ET RÉALISATIONS CONCERNANT LA VILLE ET LA NATURE
2. DE L'ÉTAT DES LIEUX AUX PRÉCONISATIONS :
L'IMPACT SUR LA CRÉATION DE PROMENADES, DE PARCS
ET DE LA « CEINTURE DE VERDURE »
3. ESSAI DE BILAN DE LA RELATION NATURE / VILLE :
RÉALISATIONS ET CONFLITS DE VALEURS
4. LES DIFFÉRENTES CONCEPTIONS DE LA NATURE EN LIEN AVEC LA VILLE

BIBLIOGRAPHIE

Liste des illustrations

PHOTO 1

QUARTIER D'HABITATIONS INSALUBRES, 1955

PHOTO 2

LES GIRATOIRES ET LE RÉSEAU ROUTIER, 1955

PHOTO 3

LES INDUSTRIES POLLUANTES, 1955

INTRODUCTION

L'introduction de « *la nature* » en ville n'est pas une question aussi neuve qu'il y paraît. Cette préoccupation est en effet présente dans les plans d'urbanisme dès l'entre-deux-guerres en Europe et dans le nouveau monde. Elle prend des formes paysagères diverses : promenades, jardins, parcs, ceinture verte. La question – pour qui entend saisir les enjeux d'une injonction politique et d'une demande sociale de nature urbaine – est de comprendre pourquoi cette histoire est un peu oubliée et, surtout, quelles leçons en tirer tant pour la formation des architectes, paysagistes ou urbanistes qui façonnent nos cadres de vie que pour nos villes d'aujourd'hui.

Jacques Gréber est l'un des acteurs les plus prolifiques en matière de documents d'urbanisme illustrant ce souci de nature. Pour replacer l'idée de nature urbaine dans l'histoire et la critique des projets architecturaux et paysagers, il semble donc judicieux de s'intéresser à ce concepteur et à l'une de ses réalisations emblématiques, à savoir le plan d'urbanisme pour la ville canadienne d'Ottawa. Il est relativement méconnu en France, alors qu'il s'inscrit dans la tradition des architectes, paysagistes, urbanistes et ingénieurs français ou européens partis faire leurs armes dans le nouveau monde, notamment aux États-Unis et au Canada². Cet oubli s'explique en partie par la spécificité de leur urbanisme, soucieux du climat, de la géographie, de l'histoire, de la végétation, de l'hydrographie, des activités industrielles et agricoles et de leur impact en termes de transports sur le tissu urbain. Ce type d'attention à l'existant a en effet été remplacé par une démarche plus fonctionnaliste, prônant des solutions qui se veulent adaptées aux besoins universels de l'être humain et seraient donc pertinentes en tout temps et tout lieu. Des

architectes comme Auguste Perret, Robert Mallet-Stevens ou Le Corbusier et tous les concepteurs souscrivant à la *Charte d'Athènes*³ ont éclipsé l'élite des architectes et urbanistes d'avant-guerre dont Jacques Gréber fait partie, jetant dans l'oubli la question de la nature urbaine et les plans d'urbanisme que celui-ci a dressés y compris pour de nombreuses villes françaises.

Concernant la nature et la ville, deux raisons incitent à se retourner vers ses réalisations :

- ◆ Jacques Gréber illustre une figure de concepteurs venus de l'art qui ne fondent pas leurs réalisations sur des savoirs et des savoir-faire partiels, mais sur l'idée d'un engagement total dans l'organisation de l'espace et celle-ci implique le paysage, la ville, le bâti et même l'architecture d'intérieur ! Il participe donc d'un moment de l'histoire de l'aménagement de nos cadres de vie antérieur à la spécialisation des métiers entre plasticiens, architectes, paysagistes, urbanistes ou ingénieurs. De nos jours est envisagée la réunion, l'association et / ou l'articulation de spécialisations qui auraient vraisemblablement gagné à ne pas être dissociées⁴.
- ◆ L'héritage de Jacques Gréber est en cours d'évaluation outre-Atlantique, en particulier concernant Ottawa, capitale fédérale du Canada. Après la Seconde Guerre mondiale, le premier ministre W.L.W. Mackenzie King lui avait demandé de concevoir un plan d'urbanisme afin d'embellir la ville et de contrôler son aménagement car elle avait connu une croissance foncière et démographique importante, passant de 166 000 à 223 000 habitants entre 1945 et 1950, après avoir annexé Gloucester et Nepean⁵. Le défi était triple : l'étalement urbain, l'industrialisation omniprésente jusque dans le centre-ville et le réseau ferroviaire anarchique. Mais il a été relevé et le visage actuel d'Ottawa résulte

2 - À ce jour, une seule thèse lui a été consacrée : André Lortie, *Jacques Gréber et l'urbanisme*, Université Paris XII – Val de Marne, 1997. Nombreux sont les professionnels partis faire leurs armes à l'étranger : consulter de Michel Racine (dir.), *Créateurs de jardins et de paysages en France du XIX^e au XX^e siècle*, Arles, Actes Sud/ENSP, 2002. Voir en particulier dans cet ouvrage, l'article d'André Lortie intitulé : « Jacques Gréber (1882-1962) ». Consulter également d'André Lortie, « Jacques Gréber », dans *Dictionary of Contemporary Architecture*, Turin, UTET, 1997.

3 - Auguste Perret (1874 – 1954), Robert Mallet-Stevens (1886 – 1945) et Le Corbusier (1887 – 1965). La *Charte d'Athènes* a découlé du IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) conduit par Le Corbusier en 1933. Elle édicte des propositions visant à moderniser les villes. Pour mieux cerner le fonctionnalisme, lire *L'Urbanisme, utopies et réalités* de Françoise Choay, Paris, éditions du Seuil, 1965, p. 233 et suivantes.

4 - Sur l'histoire des métiers, notamment des paysagistes et des professions qui s'y rattachent, cf. Pierre Donadieu, *Les paysagistes, ou les métamorphoses du jardinier*, Arles, Actes Sud, 2009.

5 - Sur ces statistiques : « http://ottawa.ca/fr/lrec_culture/museum/heritage/archives/history/construction/index.html ».

des préconisations formulées dans le *rapport Gréber* ⁶. Soixante ans après le début de la mise en œuvre de ce document d'urbanisme, la *National Capital Commission* ⁷ reconnaît qu'il a construit l'assiette de la ville et de ses environs. Il lui faut maintenant passer une autre étape. Ses travaux de réflexion s'achèveront fin 2012 avec la publication du *Plan 2067* et ils sont considérés comme une opportunité pour évaluer et réorienter bon nombre des propositions de Jacques Gréber, en particulier celles touchant à la place de la nature dans sa relation avec la ville ⁸.

Ces deux raisons suggèrent combien il est compliqué de penser la formation des professionnels qui structurent nos cadres de vie puisqu'une approche urbanistique antérieure au fonctionnalisme – dont on connaît par ailleurs les limites – est néanmoins assez sévèrement critiquée dans l'une de ses réalisations outre-Atlantique. De plus, quelle leçon doit-on tirer, en France et dans de nombreuses villes européennes, quand l'idée semble s'imposer de valoriser un modèle urbain faisant largement place à la nature ? L'ambition de cet article est de contribuer à ouvrir le débat et son objet, de mieux saisir les principes de l'urbanisme de Jacques Gréber : notamment les grandes lignes de son rapport pour Ottawa sous l'angle du lien ville / nature, en termes d'analyses comme de préconisations. Il s'agira ensuite de comprendre les critiques apportées à son plan lorsqu'elles touchent au rôle et à la place de la nature vis-à-vis de la ville. Enfin, nous reviendrons sur les différentes sortes de nature que recouvrent ces expressions en elles-mêmes floues de « *nature en ville* » ou de « *nature et ville* » et sur les référents culturels peu exportables qu'elles désignent parfois. Nous serons alors à même de formuler quelques propositions.

1. LE CONTEXTE : PARCOURS DE JACQUES GRÉBER ET RÉALISATIONS CONCERNANT LA VILLE ET LA NATURE

Jacques Gréber est né dans une famille d'artistes dont il perpétue à sa façon la tradition. Fils du sculpteur Henri-Léon Gréber, lui-même fils de sculpteur, il est diplômé en 1909 de l'École nationale supérieure des beaux-arts de la ville de Paris. Mais il effectue ses études dans la section Architecture et, au lieu du traditionnel voyage à Rome, part aux États-Unis. Cette prédilection pour le nouveau monde va marquer son parcours professionnel. Il est surtout connu pour trois grands volets de réalisations qui, toutes, ont à voir avec la question d'un urbanisme lié à la nature ⁹.

En 1917, la ville de Philadelphie lui commande la réalisation du *Fairmount parkway*. Cet axe principal constitue une diagonale dans le plan en damiers de la ville. Il rallie l'hôtel de ville et la gare au parc Fairmont et au musée : immeubles et jardins se mêlent de part et d'autre de la percée ¹⁰. Parallèlement, il étudie les techniques de construction en vigueur aux États-Unis dans le cadre des deux missions, qui lui sont confiées par le Commissariat des affaires de guerre franco-américaines. De retour en France, il publie en 1920 *L'Architecture aux États-Unis* ¹¹. L'ouvrage le rend célèbre et explique peut-être pourquoi il remporte, la même année, les concours d'embellissement et d'extension de Paris pour l'aménagement des terrains de la ceinture fortifiée, ainsi que le concours pour le plan d'aménagement et d'extension de la ville de Lille. Par la suite, il réalise les plans urbains de Belfort en 1925, Marseille en 1930, Abbeville en

6 - Le titre exact est *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*. Canada, 1950. Il comporte quatre grandes parties : I – Enquête documentaire, II – Justification du projet, III – Étapes d'exécution, IV - Recommandations générales.

7 - La *National Capital Commission* (NCC) est une émanation de l'État, indépendante du gouvernement fédéral, mais devant rendre compte de ses travaux devant le Parlement canadien. Elle s'attache à l'embellissement, l'aménagement et l'organisation d'activités culturelles ou sociales (<http://www.canadascapital.gc.ca/about-ncc>).

8 - Cf. l'interview de la première dirigeante de la NCC, Madame Marie Lemay, sur le site « <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/29/01-4327895-la-ccn-prepare-un-nouveau-rapport-greber.php> ».

9 - Pour une mise en contexte tenant à la profession des paysagistes français, cf. Bernadette Blanchon-Caillot, « Pratiques et compétences paysagistes dans les grands ensembles d'habitation, 1945-1975 », *Strates* [En ligne], 13 | 2007, mis en ligne le 5 novembre 2008 (<file:///localhost/URL/http://strates.revues.org:5723>).

10 - En 1929, il réalise sur ce site le musée Rodin.

11 - Gréber, Jacques, *L'Architecture aux États-Unis. Preuve de la force d'expansion du génie français, heureuse association de qualités admirablement complémentaires*, Paris, éditions Payot, 1920. Concernant l'enseignement, il est nommé à l'Institut d'Urbanisme de Paris à partir de 1924.

1932 – 1941 et Rouen en 1940 – 1947¹². Entre-temps, il devient architecte en chef de l'exposition internationale des Arts et techniques qui se tient en 1937 à Paris¹³, célèbre pour le contraste entre la thématique générale – *l'union des arts et des techniques, du Beau et de l'Utile, pour célébrer la paix* – et le face-à-face des pavillons russe et allemand ou du message délivré par *Guernica*, le tableau de Picasso exposé dans le pavillon espagnol.

Pour Jacques Gréber comme pour d'autres architectes, cette exposition est l'occasion de marquer la capitale de leur empreinte. Il dessine les jardins du Trocadéro et, suite au déplacement des ateliers du mobilier national aux Gobelins, aménage le parc Kellermann. Mais, du point de vue du lien ville / nature, son intervention à Ottawa de 1937 à 1950 demeure la plus marquante de ses réalisations. Elle lui permet de redessiner le plan de la capitale canadienne, ainsi que le plan directeur régional. Son rapport s'ouvre sur un passage, non dépourvu de lyrisme, qui fait la part belle aux atouts paysagers de la ville : « *Ottawa profile [...] l'imposante et sculpturale silhouette de ses monuments, de ses églises et de ses maisons qui s'étalent en gradins du haut de ses collines. Devant elle, au confluent de deux rivières, se déploie un paysage de charme unique, où la variété des aspects s'ajoute à l'harmonie des perspectives : large cours de l'Ottawa entre la chute gracieuse de la Rideau et le saut impétueux de la Chaudière, groupement compact, en face, des maisons de Hull et, par-delà, campagne verdoyante coupée de champs et de bois qui monte par rapides paliers vers les pittoresques montagnes des Laurentides, tapissées d'épaisses forêts de chênes, de bouleaux et d'érables, que l'automne métamorphose soudain en flamboyants manteaux d'or, de pourpre et de cuivre [...]. Au cours de plu-*

sieurs années, le projet a pris forme, a grandi et le voici bientôt qui entrera dans la période des réalisations. Au pittoresque et à la splendeur du milieu naturel, au nombre et à l'importance de ces édifices publics, il joindra les avantages d'une ville aérée, libérée de la congestion de la circulation, délivrée des obstructions des chemins de fer, traversée de larges avenues et d'autostrades de ceinture, offrant place à de nombreux palais pour les ministères, les musées, les théâtres et les salles de réunions, sans oublier les parcs d'arbres et de verdure. Une capitale nouvelle pourrait ainsi surgir de ce plan [...]; une capitale qui se distinguerait par l'union de l'art et de la culture, l'excellence de ses monuments, l'agrément de ses avenues et de ses parcs et la parfaite commodité des services modernes »¹⁴. Or, au-delà de cette entrée en matière, le constat est sans appel, voire brutal concernant les méfaits conjugués de l'insouciance victorienne en matière de gestion, de l'essor démographique et du développement de l'industrie. Jacques Gréber condamne¹⁵ :

- ◆ La congestion routière dans le centre provoquée par la cohabitation des trains, des tramways et des automobiles de plus en plus nombreuses
- ◆ Le système routier qui propose une croissance tentaculaire reliant mal les quartiers d'habitation au centre-ville
- ◆ La croissance industrielle qui empiète sur les quartiers d'habitation et présente un grave inconvénient pour le confort des habitants
- ◆ Les cantons délimités de façon artificielle et arbitraire : ces divisions n'ont pas été pensées en fonction d'y incorporer une ville
- ◆ Les risques d'incendie et l'immense quantité de bois coupé qui flotte sur la rivière : l'industrie du bois et des pâtes et papiers est peu désirable dans le centre urbain d'une capitale

12 - Pour une vue d'ensemble des interventions de Jacques Gréber en matière de plans d'urbanisme, cf. André Lortie, « Villes et infrastructures routières : le temps de la réconciliation », communication au symposium international « Mobilités urbaines, les enjeux de la recherche en Chine et à l'étranger », Institut pour la Ville en mouvement, Pékin, 9 au 11 octobre 2004 (http://www.ville-en-mouvement.com/chaire_universitaire/telechargements/articles_parutions/publications/mobilites_urbaines1/conferences/Villes_et_infrastructures_routieres_AndreLortie.pdf).

13 - Il publie *Quelques réalisations de Jacques Gréber*, Strasbourg, Edari, 1935.

14 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 33-34 et p. 44.

15 - Les points que nous énumérons ici composent les chapitres 7 (habitations), 8 (circulation), 9 (transports) et 10 (édifices et services publics) du rapport Gréber.

Photo 1
Quartier d'habitations insalubres, 1955



Fonds : Andrews – Newton photographers / Les archives de la ville d'Ottawa

- ◆ L'insuffisance des règlements de zonage qui provoque le désordre dans l'utilisation des terrains
- ◆ La croissance rapide, insuffisamment dirigée, l'imprévoyance et les exigences industrielles nées du progrès et les méfaits de la spéculation immobilière sans contrôle [qui] ont engendré des quartiers défectueux et ont avili le patrimoine foncier
- ◆ L'inexistence de la conception d'ensemble qui a présidé le tracé des canalisations d'eau potable. La question est donc de savoir comment ces éléments paysagers existants ou potentiels, qui participent des atouts d'Ottawa, vont tenir un rôle majeur dans les solutions préconisées par notre urbaniste et la signification que cette valorisation de la nature recouvre.

2. DE L'ÉTAT DES LIEUX AUX PRÉCONISATIONS : L'IMPACT SUR LA CRÉATION DE PROMENADES, DE PARCS ET DE LA « CEINTURE DE VERDURE »

Face à ce constat, les grandes lignes du plan Gréber prévoyaient trois séries de mesures. Après avoir souligné l'état du réseau ferroviaire ¹⁶, Jacques Gréber note : « *il est évident que l'équipement ferroviaire a été constitué en vue des opérations propres aux chemins de fer et pour leur économie immédiate* » ¹⁷. Conséquence de ce primat : les industries se sont installées le long des voies de chemin de fer et ceci n'arrange rien pour l'urbanisme d'Ottawa. Le paysage ne répond pas aux attendus esthétiques d'une capitale ¹⁸. Enfin,

16 - Plus d'une demi-douzaine de compagnies de chemin de fer différentes exploitent séparément leurs lignes principales (*Rapport*, p. 81 et suivantes).

17 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 82.

18 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 123-128.

Photo 2
Les giratoires et le réseau routier, 1955



Fonds : Andrews – Newton photographers / Les archives de la ville d'Ottawa

Jacques Gréber cerne les ultimes conséquences du développement incontrôlé du chemin de fer : les quartiers d'habitations sont nés dans les interstices du réseau de voies ferrées et de gares, d'usines et d'entrepôts liés à l'industrie et, comme le montre la *Photo 1*, la plupart sont insalubres¹⁹. Il s'agit donc, en premier lieu, de débarrasser le centre-ville des voies de chemin de fer et de tramway en prenant le parti de l'automobile²⁰. Les anciennes voies donneront naissance à un réseau routier et des carrefours giratoires seront créés afin de faci-

liter l'entrée dans la ville et vers le centre. De là sont nés le Queensway, ainsi que plusieurs grands boulevards, les grandes artères bordées par des édifices publics, imposants par leur taille et par la représentation du pouvoir politique qu'ils portent (*Photo 2*). De grands parcs de stationnements sont proposés afin d'accueillir les nouveaux flux automobiles. Ces transformations et la place qu'elles libèrent donneront également naissance au vaste réseau de promenades qui contribuent à donner d'Ottawa l'image d'une ville verte.

19 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 65-68 sur les quartiers et p. 72-74 sur le zonage.

20 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 165-169 sur le chemin de fer et p. 169-189 sur les questions de l'automobile.

Photo 3
Les industries polluantes, 1955



Fonds : Andrews – Newton photographers / Les archives de la ville d'Ottawa

Eu égard au raisonnement de Jacques Gréber, la deuxième mesure à suivre pour aménager la capitale consiste à raser les quartiers ouvriers et à rejeter les industries polluantes à l'extérieur de la périphérie²¹ (Photo 3). La démarche de notre urbaniste est toujours la même. Il passe du constat, qu'il pense objectif, à l'analyse des causes : « *La croissance rapide, insuffisamment dirigée, l'imprévoyance, les exigences industrielles nées du progrès, et les méfaits de la spéculation immobilière sans contrôle ont engendré des quartiers défectueux et ont avili le patrimoine foncier* »²². C'est ainsi qu'il propose, entre autres, de rénover « *la partie dépréciée de la ville de Hull* » et de raser les Plaines LeBreton afin de mettre les terrains en réserve. Ces mesures,

motivées par un sentiment esthétique qui pousse à rectifier ce qui est avili ou qui a peu de valeur, permettent de mettre en scène le centre-ville, d'élever des édifices fédéraux le long de la rue Wellington, l'hôtel de ville constituant une pièce majeure de ce théâtralisation de l'urbanisme. Mais il faut souligner que les parcs du centre illustrent, pour la partie paysagère, ce parti pris esthétique car ils naissent, à cette même époque, de l'espace vide créé. Pour comprendre l'articulation de la ville à la nature chez Jacques Gréber, il faut cependant s'attacher à une troisième mesure. Afin de contenir l'étalement urbain dû à la croissance démographique, Jacques Gréber préconise de créer une ceinture verte autour de la capitale et de développer, au-delà,

21 - De ce point de vue, la conclusion, p. 284, est sans appel.

22 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 68.

des villes dont la taille serait aussi raisonnable que les équipements satisfaisants²³. Aujourd'hui, cette ceinture s'étend sur 20 000 hectares d'espaces verts. Elle forme un mélange de zones agricoles, de zones humides et boisées, d'exploitations agricoles et de terres dévolues à la recherche, comme celles de la Ferme expérimentale²⁴. Si Jacques Gréber envisageait de créer des espaces verts dévolus aux loisirs – pendant ludiques et récréatifs de la ferme expérimentale – cette ceinture verte a aussi eu pour fonction spécifique de sauver les terres dévolues à l'agriculture conformément au vœu de notre urbaniste²⁵. Ce troisième ensemble laisse penser que, dans son esprit, la nature n'a pas pour seule place d'être « en » ville, qu'elle ne prend pas uniquement la forme de promenades et de parcs soutendus par l'esthétique contemplative des parcs et jardins. Avant que de rapporter cette réflexion à la situation actuelle de nos villes, à la question « des natures » dans et hors de nos villes, de se prononcer sur la question de savoir si ce type d'urbanisme vert constitue une alternative intéressante, il faut en passer par la critique dont le rapport Gréber fait aujourd'hui l'objet.

3. ESSAI DE BILAN DE LA RELATION NATURE / VILLE : RÉALISATIONS ET CONFLITS DE VALEURS

Ce document suscite quatre types de critiques. En premier lieu, le bilan concernant les transports est mitigé. La création des promenades et des aménités qu'elles représentent n'est pas frontalement

remise en question, de même que la nuisance représentée par le réseau ferroviaire et ses corrélats n'est pas niée. Mais des professeurs d'urbanisme, tel Gérard Beaudet, notent que plus aucune ville ne déménagerait la gare de son centre²⁶. De même, Pierre Dubé, chef de la Planification et du transport de la Commission de la capitale nationale, soutient que la relocalisation de la gare centrale sur le chemin Tremblay, en 1959, demeure l'une des critiques les plus fondées que l'on puisse adresser au plan Gréber²⁷. Les arguments expliquant ce caractère mitigé de la critique se situent sur deux registres. Selon Pierre Dubé, l'amélioration esthétique inhérente à l'élimination des hangars et des entrepôts le long du Canal Rideau est indéniable : « *l'endroit est aujourd'hui reconnu comme un site du patrimoine mondial* »²⁸. Mais ce gain ne compense pas l'activité économique qu'occasionne une gare située au centre-ville. Quant à Karl Dorais-Kinkaid, auteur d'une maîtrise en urbanisme consacré au rapport Gréber, il reconnaît lui aussi le caractère esthétique des propositions du plan. Mais il lui reproche sa radicalité (il était même question de supprimer la gare centrale d'Ottawa), tout en tenant compte de propositions, comme la création d'une autre gare à Hull, qui n'ont pas été suivies. La façon dont le rapport a été appliqué – parfois à la lettre, parfois avec trop de prudence – explique cette critique en demi-teinte, mais relève toutefois d'un autre argument. Comment reprocher à Jacques Gréber le sacrifice du tramway (que nous jugeons peu polluant) au profit de l'automobile qui pollue, alors que les connaissances relatives au développement durable étaient si peu

23 - « Rien n'est plus dangereux, plus coupable même, que des développements d'habitations où parfois près d'un millier de familles sont rassemblées, sans aménagement comme une école, une église, des commerces, des installations sportives et des aires de repos. Ces villes sans âme sont destinées à être des foyers de destruction de la société ». Sur la ceinture verte et la ferme expérimentale, *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 232.

24 - Sur la situation de la « Ceinture de verdure », consulter <http://www.capitalecanada.gc.ca/lieux-a-visiter/ceinture-de-verdure/nouvelles/2012-01-25>. La fonction agricole de la ceinture verte est abordée par André Fleury et Pierre Donadieu dans « De l'agriculture péri-urbaine à l'agriculture urbaine » dans *Le Courrier de l'environnement*, n°31, août 1997. L'article est consultable en ligne (<http://www.inra.fr/dpennv/fleurc31.thm>).

25 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 233. Jacques Gréber écrit : « Il est important, en dehors des limites fixées par la ceinture de verdure, d'avoir un contrôle légal pour éviter tout lotissement indésirable. La zone extérieure doit être uniquement consacrée à l'agriculture ou à l'établissement de vastes propriétés ».

26 - Gérard Beaudet est l'ancien directeur de l'Institut d'urbanisme de Montréal. On trouve quelques-unes de ses déclarations sur « <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/27/01-4327108-les-quartiers-ouvriers-victimes-de-la-vision-de-greber.php> ». Pour une approche critique de l'évolution du métier d'urbaniste, consulter Gérard Beaudet, *Profession urbaniste*, Montréal, Presse universitaires de Montréal, 2007.

27 - Pour la position de Pierre Dubé, voir <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/27/01-4327108-les-quartiers-ouvriers-victimes-de-la-vision-de-greber.php>.

28 - d.

étendues²⁹ ? En somme, le bilan concernant les transports montre le conflit de valeur existant entre l'esthétique (les aménités paysagères), l'essor économique et le souci du développement durable dès lors que l'on envisage d'installer, *via* par exemple des promenades, la nature en ville.

Le deuxième type de critiques concerne les quartiers ouvriers, le zonage en matière d'habitation et l'industrie. Il est plus virulent dans la mesure où l'hygiénisme et le rejet du monde industriel (habitat et activités) au nom d'une ville « *renaturalisée* », belle et saine perdureraient au sein de la *National Capital Commission* (NCC) selon Gérard Beaudet³⁰. L'argument tient aussi au fait qu'en vertu d'un parti pris dont la finalité était de réguler la pression foncière d'Ottawa, Hull, qui était une ville industrielle, a connu jusque dans les années soixante-dix des expropriations massives pour créer des bureaux³¹. Il s'étaye du constat que, selon Karl Dorais-Kinkaid, les tours abritant des milliers de fonctionnaires sur l'île de Hull constituent une solution d'autant moins satisfaisante que les « *campus fédéraux* » de près de 110 000 emplois demandent à être restaurés et mieux intégrés à leur environnement urbain³². Cet argument critique s'alimente de l'idée que l'aménagement du parc Jacques Cartier et du Musée canadien des civilisations ne contrebalance pas le fait d'avoir chassé toute industrie du centre-ville.

Néanmoins, Gérard Beaudet convient que le parti pris de Jacques Gréber contre ce que nous appelons le patrimoine industriel était celui de son époque. Karl Dorais-Kinkaid constate aussi que les limites du plan Gréber participent des limites inhérentes au zonage et de la difficulté à susciter une adhésion de la part des habitants d'un lieu ou de ses usagers : « *Il y a des valeurs et des forces sur un territoire qui empêche l'être humain d'y faire toujours ce qu'il veut. Ce n'est pas parce qu'on*

veut qu'un terrain ait une telle fonction ou une autre que ça va nécessairement fonctionner. Il faut que ça cadre, que ce soit déjà dans l'imaginaire collectif »³³. Les critiques formulées à l'endroit du rapport s'atténuent dès lors qu'il est replacé dans son contexte culturel. Et le conflit de valeur réside, dans le cas de l'industrie et des quartiers ouvriers, entre une esthétique hygiéniste valorisant la nature sous forme de parcs et un attachement, plus récent, au patrimoine industriel.

Le troisième type de critiques, qui relève à peine de la critique, concerne la ceinture verte. La croissance démographique a été sous-estimée par Jacques Gréber. Il prévoyait 500 000 personnes en l'an 2000, mais ce chiffre a été atteint dès 1975 et la capitale totalisait 1,2 million d'habitants en 2010. La ceinture verte a été sautée du fait même des aménités qu'elle représente et les villes d'Orléans, Barrheaven et Kanata créées. Néanmoins, aucun des experts sollicités à propos de la ceinture verte ne conteste le rôle de frein à l'étalement urbain qu'elle a joué. Les prises de positions sont plutôt positives. Pierre Dubé constate que « *il n'y a pas beaucoup de villes qui peuvent bénéficier de ce genre d'espace naturel. Il se fait de l'agriculture dans la ceinture, c'est intéressant à une époque où l'on parle beaucoup de sécurité alimentaire et d'achat local* »³⁴. L'idée serait donc de préserver au mieux cette ceinture en densifiant le centre-ville. Selon Pierre Dubé « *on se demande où vont aller tous ces gens-là. C'est pourquoi on insiste beaucoup sur la notion de densification urbaine. Le modèle de banlieue est remis en question actuellement. Ce n'est pas certain que nos enfants et nos petits-enfants vont vouloir aller en banlieue pour avoir leur maison individuelle compte tenu des changements économiques et technologiques que*

29 - *Id.* L'argument est produit par Karl Dorais-Kinkaid. Il est scientifiquement nourri par la publication de son travail de recherche sur Jacques Gréber : *Comment comprendre la région de la capitale nationale : analyse du projet d'aménagement de Jacques Gréber à travers une vision alternative issue de la géographie structurale*, Montréal, Université de Montréal, 2008.

30 - « *Le rejet du monde industriel est évident chez Gréber, dit-il, et cette empreinte est encore bien visible au sein de la CCN. On est encore obsédé par la renaturalisation du centre. Ce n'est pas pour rien qu'il a toujours été difficile en Outaouais de faire reconnaître le patrimoine industriel de Hull. Jamais la CCN n'a levé le petit doigt pour le faire* » (<http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/27/01-4327108-les-quartiers-ouvriers-victimes-de-la-vision-de-greber.php>).

31 - *Id.*

32 - *Id.*

33 - *Id.*

34 - *Id.*

nous vivons. Le retour des habitants vers le centre est une tendance qui est observée dans toutes les grandes villes du monde »³⁵. Sur ce point, et si on se limite à la ceinture verte prise en elle-même, la critique ne porte que sur l'efficacité limitée de ce dispositif. Il n'y a pas de conflit de valeur, l'argument environnemental servant le développement économique et, notamment, agricole.

La véritable critique concerne la question de la densité urbaine que Jacques Gréber voulait éviter, car la densification apparaît désormais comme la solution à l'étalement urbain. Mais cette critique tient aussi d'une situation vécue comme insupportable : 20 000 hectares d'espaces verts ont évacué la ville et les êtres humains de la ville au profit de la nature, d'une esthétique verte et naturelle. La première dirigeante de la NCC, Mme Marie Lemay, souligne qu'« Il va falloir ré-humaniser la ville, la rendre plus vibrante [...] On doit densifier le centre et trouver des façons pour que les gens y vivent, s'y amusent et y travaillent »³⁶. Serge Gagnon, professeur spécialiste en aménagement du territoire à l'université du Québec à Trois-Rivières, précise qu'« il ne reste que le Marché By et la Place Aubry dans le vieux-Hull, qui n'est plus qu'un résidu de lieu de rassemblement parce qu'on a détruit une bonne partie de la ville dans les années soixante-dix »³⁷. Il ajoute que l'offre commerciale de villes comme Alma et Gatineau demeure en deçà de la demande des habitants et que la région tout entière devient « un lieu d'évasion », mais que « les parcs ne sont pas des points de rassemblement, ça provoque la dispersion. Une ville sans lieu de rassemblement, ça crée un espace vide ». Il rattache enfin ce parti pris urbain en faveur de la nature, notamment des parcs, aux obsessions hygiénistes inhérentes aux modèles de la *City beautiful* et de la *City Garden* auxquels Jacques Gréber avait adhéré dans leur version états-unienne. Le conflit de valeur réapparaît ici entre une motivation hygiéniste et

esthétique de la ville qui conduit à penser la ville en fonction de la nature et une attention au développement économique de la ville qui demeure lié à des espaces publics fréquentés par des êtres humains³⁸.

En somme, le rapport Gréber fait l'objet d'une évaluation critique qui, plutôt satisfaisant dès lors que la nature est pensée comme agriculture, recherche et loisirs autour de la ville, est plus importante dès que la nature se fait promenade, parc en ville. D'un bout à l'autre, c'est l'esthétique naturelle contemplative qui est condamnée comme procédant d'un modèle urbain obsolète, un modèle urbain qui serait à revoir au prisme du développement démographique et des besoins d'ordre économiques contemporains.

4. LES DIFFÉRENTES CONCEPTIONS DE LA NATURE EN LIEN AVEC LA VILLE

De sa conception à sa réévaluation critique, le rapport Gréber permet de distinguer plusieurs conceptions de la nature liée à la ville.

En premier lieu, la valeur accordée à la nature diffère selon que l'on parle de la nature hors la ville ou de la nature en ville. La première est valorisée quand elle renvoie à des activités agricoles, voire touristiques, sources de développement économique ou à la recherche, comme c'est le cas pour la ceinture verte. Elle est critiquée dès lors qu'elle se résume à l'idée de jardin car elle rejoint, de ce fait, la critique dont les promenades et surtout les parcs font l'objet. Il est à noter que ces morceaux-là de nature ne renvoient ni à la nature sauvage (la *wilderness* des Anglo-saxons), ni aux jardins communautaires ou partagés qui fleurissent dans nos villes, mais à la nature domptée : c'est-à-dire l'esthétique verte qui a porté l'urbanisme du début du siècle dernier à nos jours. Est-ce dire qu'une forme d'agriculture en ville et de nature à finalité

35 - *Id.* Cette position pourrait être discutée à partir des actes d'un colloque réuni à Québec en 2010 sur le thème « L'architecture et la densification urbaine » dont les actes sont disponibles en ligne (<http://www.ville.quebec.qc.ca/colloque/2010/index.aspx>).

36 - Ce passage est extrait d'une interview consultable sur <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/29/01-4327895-la-ccn-prepare-un-nouveau-rapport-greber.php>

37 - Pour une lecture plus complète : <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/29/01-4327895-la-ccn-prepare-un-nouveau-rapport-greber.php>. Cette position de Serge Gagnon est fondée sur plusieurs publications. Cf. notamment, *Les élaborations identitaires dans la maîtrise de l'espace urbain : le cas de la région métropolitaine de Gatineau-Ottawa*, Paris, L'Harmattan, 2006.

38 - Sur la question de l'espace public, notamment canadien, lire de Yona Jébrak et Barbara Julien (dir.), *Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, éditions des Multimondes, Québec, Sainte-Foy, 2008.

de recherche constituerait, à la condition d'être rentable, un corrélat intéressant de la densification urbaine ?

Ce rapport et les critiques qu'il essuie posent une deuxième question. On sait que, bien que prévues par Jacques Gréber, la Promenade des voyageurs qui aurait dû s'étendre vers l'ouest et la Promenade des Draveurs le long de la baie n'ont pas vu le jour. Or, les aménagements de la rue Jacques Cartier laissent penser qu'elles pourraient être réalisées. Dans le même sens, le Parc Central, qui aurait rétabli « *le paysage* » dans « *sa beauté originelle* », pourrait voir le jour à la faveur de la fermeture, en 2007, de l'usine de Domtar, près des chutes de la Chaudière³⁹. Malgré les critiques virulentes concernant, d'une part, la place de la nature en ville et, d'autre part, l'esthétique paysagère dont la nature est porteuse au détriment du patrimoine industriel, le rapport Gréber continuerait de s'appliquer en matière de promenades et de parcs. Quelle est donc la demande des habitants d'Ottawa en la matière ? Quelle place la Commission chargée de dresser le plan d'urbanisme d'Ottawa accorde-t-elle à la participation de la société ? Quelle place lui accordons-nous, en France, pour nos villes ? Pour celles-là mêmes qui, parfois, ont connu l'intervention de notre urbaniste ?

Enfin, ce rapport et cette critique contre l'esthétique posent le problème de la formation des urbanistes et, plus largement, des professions ayant en charge nos cadres de vie. L'idée que l'urbanisme de Jacques Gréber était attentif aux lieux et demeurait distinct, de ce fait, du fonctionnalisme architec-

tural et urbain lié à la Charte d'Athènes, constitue un a priori favorable. Pourtant, nous voyons ici que l'hygiénisme et l'esthétique verte, dont sa démarche, issue de sa formation aux beaux-arts, est porteuse, ont pour conséquence d'empêcher un espace public et commun d'advenir. Comment, dès lors, former les urbanistes, les architectes et les paysagistes ? Eu égard aux deux remarques qui précèdent, suffit-il de penser qu'ils doivent être sensibles à toutes les composantes du patrimoine, formés à l'ingénierie agricole et ouverts à la médiation sociale pour mieux réussir ?

Ces questions ne sauraient trouver de réponse définitive dans le cadre de cet article. Mais, en ayant replacé la question de la « *nature en ville* » dans l'histoire des projets architecturaux, paysagers et urbains dont le *rapport Gréber* est exemplaire, notre contribution encourage à repenser l'injonction d'introduire ou de réparer la « *nature en ville* »⁴⁰, sa valeur et ses limites, voire ses méfaits, à l'aune de ce que fut ce plan d'urbanisme pour Ottawa et de sa réévaluation actuelle. De façon plus générale, ne faudrait-il pas établir une sorte d'observatoire de l'innovation urbanistique et paysagère afin de mieux analyser le rapport complexe que nous entretenons aux différentes formes que revêt la nature en ville et hors de la ville ? Ottawa et sa région, d'une part, le Grand Paris, d'autre part, constitueraient des terrains de choix pour une telle recherche⁴¹. C'est peut-être de cet observatoire que découlerait une refonte des métiers qui agencent nos cadres de vie.

39 - *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*, op. cit., p. 225 et suivantes.

40 - Cette injonction a fortement été encouragée en France, par le *Grenelle de l'environnement*, depuis 2007. Pour se souvenir des principales étapes de cet événement, cf. « <http://www.legrenelle-environnement.fr/Presentation-du-Grenelle.html> »

41 - Des sites officiels témoignent du bien fondé de cette suggestion, voir par exemple : <http://www.gouvernement.fr/gouvernement/le-grand-paris-reconciliera-la-ville-et-la-campagne-en-installant-la-nature-au-coeur-d-0>

Bibliographie

- Gérard Beaudet, Profession urbaniste, Montréal, Presse universitaires de Montréal, 2007.
- Bernadette Blanchon-Caillet, « Pratiques et compétences paysagistes dans les grands ensembles d'habitation, 1945-1975 », *Strates* [En ligne], 13 | 2007, mis en ligne le 05 novembre 2008, file://localhost/URL / <http://strates.revues.org/5723>
- Choay, F., *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, éditions du Seuil, 1965.
- Donadieu, P., *Les paysagistes, ou les métamorphoses du jardinier*, Arles, Actes Sud, 2009.
- Dorais-Kinkaid. K., *Comment comprendre la région de la capitale nationale : analyse du projet d'aménagement de Jacques Gréber à travers une vision alternative issue de la géographie structurale*, Montréal, Université de Montréal, 2008.
- Fleury, A., et Donadieu, P., « De l'agriculture péri-urbaine à l'agriculture urbaine », dans *Le Courrier de l'environnement*, n°31, août 1997 : <http://www.inra.fr/dpenv/fleurc31.thm>
- Gagnon, S., *Les élaborations identitaires dans la maîtrise de l'espace urbain : le cas de la région métropolitaine de Gatineau-Ottawa*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- Gréber, J., *L'Architecture aux États-Unis. Preuve de la force d'expansion du génie français, heureuse association de qualités admirablement complémentaires*, Paris, éditions Payot, 1920.
- Gréber, J., *Quelques réalisations de Jacques Gréber*, Strasbourg, Edari, 1935.
- Gréber, J., *Projet d'aménagement de la capitale nationale – Rapport général*. Canada, 1950.
- Jébrak, Y., et Julien, B., (dir.), *Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, éditions des Multimondes, Québec, Sainte-Foy, 2008.
- Lortie, A., *Jacques Gréber et l'urbanisme*, Université Paris XII – Val de Marne, 1997.
- Lortie, « Jacques Gréber », dans *Dictionary of Contemporary Architecture* », Turin, UTET, 1997.
- Lortie, A., « Jacques Gréber (1882-1962) » dans Racine, M., (dir.), *Créateurs de jardins et de paysages en France du XIX^e au XX^e siècle*, Arles, Actes Sud/ENSP, 2002.
- Lortie, A., « Villes et infrastructures routières : le temps de la réconciliation », communication au symposium international « Mobilités urbaines, les enjeux de la recherche en chine et à l'étranger », Institut pour la Ville en mouvement, Pékin, 9 au 11 octobre 2004 : http://www.ville-en-mouvement.com/chaire_universitaire/telechargements/articles_parutions/publications/mobilites_urbaines1/conferences/Villes_et_infrastructures_routieres_AndreLortie.pdf

Sites consultés

- <http://www.canadascapital.gc.ca/about-ncc>
- <http://www.capitaleducanda.gc.ca/endroits-a-visiter/ceinture-de-verdure/nouvelles/2012-01-25/>
- <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/29/01-4327895-la-ccn-prepare-un-nouveau-rapport-greber.php>
- <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/27/01-4327108-les-quartiers-ouvriers-victimes-de-la-vision-de-greber.php>
- <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/27/01-4327108-les-quartiers-ouvriers-victimes-de-la-vision-de-greber.php>
- <http://www.cyberpresse.ca/le-droit/dossiers/rapport-greber/201009/29/01-4327895-la-ccn-prepare-un-nouveau-rapport-greber.php>
- <http://www.gouvernement.fr/gouvernement/le-grand-paris-reconciliera-la-ville-et-la-campagne-en-installant-la-nature-au-coeur-d-0>
- <http://www.legrenelle-environnement.fr/Presentation-du-Grenelle.html>
- http://ottawa.ca/fr/rec_culture/museum_heritage/archives/history/construction/index.html
- <http://www.ville.quebec.qc.ca/colloque/2010/index.aspx>