



**HAL**  
open science

## Les plans dans leur épaisseur. Temps de discussion 2

Clément Orillard, Arnaud Passalacqua, Angelo Bertoni, Frédéric Pousin,  
Denis Delbaere, Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Clément Orillard, Arnaud Passalacqua, Angelo Bertoni, Frédéric Pousin, Denis Delbaere, et al.. Les plans dans leur épaisseur. Temps de discussion 2. 2018, 10.25580/igp.2018.0018 . hal-04680485

**HAL Id: hal-04680485**

**<https://hal.science/hal-04680485v1>**

Submitted on 28 Aug 2024

**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.



Séminaire

*Les plans dans leur épaisseur*

Jeudi 21 juin 2018 : 10h-17h

Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=587>

## Temps de discussion 2

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=611>

DOI

10.25580/IGP.2018.0018

**Clément Orillard**

Comment se passe l'articulation État/Ville sur les différentes périodes ?

**Arnaud Passalacqua**

Pendant la période fasciste, il y a un gouverneur donc le système est complètement étatisé. Ensuite, la ville retrouve un gouvernement autonome mais la municipalité connaît des périodes difficiles de mise sous tutelle notamment au moment des Jeux olympiques autour de 1960 parce que la ville n'arrive plus à s'autogérer. Mais les projets de métro font systématiquement jouer des financements et des organes décisionnaires étatiques ce qui génère toujours autour de ces projets une tension État/Ville puis État/Ville/Région.

**Angelo Bertoni**

J'aimerais vous interroger sur les rapports entre ingénieurs et urbanistes, à cette période on devrait plutôt parler d'architectes. Est-ce que, dans cet affrontement entre des cultures professionnelles, il n'y a pas deux visions de la ville plutôt que juste deux visions des transports ? Les ingénieurs étant plutôt dans une vision progressiste alors que les architectes et l'École de Rome en particulier sont très attachés au lien avec le passé.

**Arnaud Passalacqua**

Effectivement les projets proposés par les architectes visaient à préserver le centre ancien tout en permettant la croissance de Rome le long de cet axe à l'Est alors que l'approche ingénierie a une vision plus homogène du territoire.

**Frédéric Pousin**

C'est très intéressant de voir simultanément ce qui se passe en sous-sol et en surface mais cela donne une impression de parallèle. Y a-t-il une influence d'un niveau sur l'autre ? Les choix faits en souterrain influencent-ils la surface et vice-versa ? Peut-on y voir des effets du plan qui ne seraient pas liés à sa réalisation mais simplement à son existence ?

**Arnaud Passalacqua**

Pour le plan de 1928, qui disparaît en 1931, on peut émettre l'hypothèse que sa disparition est liée à un redéploiement des transports de surface. Ce que je n'ai pas étudié précisément c'est comment, quand on ouvre une ligne de métro, on réorganise la surface. À Rome il y a un organisme unique qui gère les transports depuis l'époque mussolinienne mais il n'y a pas de meilleure coordination pour autant, contrairement à d'autres capitales comme Londres.

**Frédéric Pousin**

C'est assez impressionnant de voir qu'à partir du moment où les choses se réalisent, ce qui suit ne peut pas aller contre.

**Denis Delbaere**

Est-ce que ces dysfonctionnements, cette malédiction historique, concerne spécifiquement la question des transports à Rome ou bien est-ce que d'autres dimensions du projet urbain sont aussi concernées ?

Avez-vous déjà présenté cette lecture à des responsables de la Ville et des transports aujourd'hui ? Et comment réagissent-ils ou réagiraient-ils à cette vision des choses ?

**Arnaud Passalacqua**

Je n'ai travaillé que sur la question des transports mais je ne crois pas à une malédiction. Il y a tout un tas de facteurs qu'on peut peut-être retrouver dans d'autres aspects de l'aménagement mais la première raison pour moi c'est d'avoir voulu faire d'une toute petite ville la capitale d'un grand pays d'une façon trop rapide et sans lui donner vraiment les moyens de le faire.

Au sujet des rapports aux politiques contemporains, en écrivant le livre, on avait travaillé avec Walter Tocci, adjoint à la mobilité et aux transports, qui était très intéressé et très capable d'avoir un regard critique sur sa propre action.

**Nathalie Roseau**

Je voudrais revenir sur l'expression du titre : « une impossible planification », sous-entendu ce qui ne se réalise pas. Il me semble qu'en même temps il y a quand même des choses qui se réalisent qui ne sont pas l'effet du hasard. Est-ce que tu peux nous en dire un peu plus sur le plan comme lieu de conflit.

Au sujet de l'épaisseur de la ville en coupe, est-ce qu'il y a des représentations en plan qui rendent compte du rapport entre ce qui se passe au-dessus et au-dessous ?

**Arnaud Passalacqua**

Je crois que je n'ai jamais vu de plan qui représente à la fois ce qui se passe au-dessus en même temps que le souterrain ni à Paris ni à Rome. De toute façon on ne peut pas vraiment représenter la surface de manière lisible parce qu'il y a 100 ou 200 lignes. Il y a même visuellement une difficulté à faire jouer les deux.

L'impossibilité est peut-être marquée par ce qui s'est passé en surface où on a fait comme on pouvait, ligne par ligne, sans effet de réseau. Alors qu'un réseau ferré même si ce n'est pas vraiment le cas à Rome est censé être un réseau, les plans prévoient toujours plusieurs lignes. Peut-être que mon titre « impossible planification » est trop influencé par la surface, peut-être qu'en ferré on peut considérer qu'il y a une planification contrariée.