



HAL
open science

ZAC Citroën-Cévennes (Paris) : inventer une nouvelle manière de faire la ville dans les années 1970

Florence Bousquet

► **To cite this version:**

Florence Bousquet. ZAC Citroën-Cévennes (Paris) : inventer une nouvelle manière de faire la ville dans les années 1970. 2024. ⟨hal-04990770⟩

HAL Id: hal-04990770

<https://hal.science/hal-04990770v1>

Submitted on 18 Mar 2025

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.



HAL Authorization

ZAC CITROËN-CÉVENNES : INVENTER UNE NOUVELLE MANIÈRE DE FAIRE LA VILLE DANS LES ANNÉES 1970

FLORENCE BOUSQUET

L'année 1975 est une année charnière dans la conception de nouveaux quartiers parisiens – tournant déjà relevé par Pierre Lavedan dans son *Histoire de l'urbanisme à Paris*¹. En effet, l'approbation du nouveau Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) en 1974 et du Plan d'occupation des sols (POS) la même année² que le concours pour le réaménagement des terrains de l'ancienne prison de la Petite Roquette³, sont suivis, en 1975, de plusieurs faits marquants de nature différente, ayant eu un impact sur la conception de nouveaux quartiers. Cette bascule accompagne une nouvelle doxa aménagiste basée sur une *idée de ville* dont la composition s'appuie sur le « déjà-là⁴ » et prenant pour modèle, à Paris, les « tissus constitués⁵ » de la ville existante. En

- 1 Pierre Lavedan, *Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Hachette, 1975.
- 2 Ces plans donnent une orientation générale pour l'aménagement de Paris. Le précédent Plan d'urbanisme directeur (PUD) datait de 1967.
- 3 Ce concours, dont le programme prévoyait la construction de logements et d'un espace vert sur le terrain de l'ancienne prison de la Petite Roquette dans le 11^e arrondissement de Paris, est resté célèbre dans l'histoire de l'architecture car de nombreux jeunes architectes, tenants de l'« architecture urbaine », y développent des projets s'appuyant sur des précédents historiques. Martin Lichtig, *La Petite-Roquette (Paris, 11^e arrt, 1974). Du récit aux évènements. Un concours d'architecture à rebours*, M2 Histoire de l'art Mention Histoire de l'architecture sous la direction d'Éléonore Marantz, Université Paris1 Panthéon-Sorbonne, UFR 03, année universitaire 2018-2019; Martin Lichtig, « Un concours d'architecture à rebours et l'éphémère tentative de sauvegarde de la prison », Éléonore Marantz (dir.), *L'atelier de la recherche. Annales d'histoire de l'architecture #2019#*, travaux des jeunes chercheurs en histoire de l'architecture (année universitaire 2018-2019), Paris, Université Paris1 Panthéon-Sorbonne, UFR 03 (Histoire de l'art et d'archéologie), site de l'HiCSA, mis en ligne en février 2022, p. 90-104.
- 4 Cette théorie est notamment développée en 1966 par Aldo Rossi (Aldo Rossi, *L'Architecture de la ville* (traduction de *L'architettura della città*, 1966), Paris, L'Équerre, 1981), puis reprise de manière théorique ou opératoire par un certain nombre d'urbanistes, d'architectes et de théoriciens, dont, en France, notamment, Bernard Huet et les architectes du *Groupe 7* (Jean-Pierre Buffi, Antoine Grumbach, Christian de Portzamparc, Jean-Paul Dollé, Roland Castro, Guy Naizot et Gilles Olive) qui lui donnent une grande place dans leurs premiers projets.
- 5 Nous devons cette formule à Jean-Louis Subileau (directeur-adjoint de l'Atelier parisien d'urbanisme - APUR - de 1970 à 1982), désignant les quartiers non homogènes mais construits

rupture avec l'urbanisme d'ensemble et l'architecture de « tours et de barres » des années précédentes⁶ basée les principes de la Charte d'Athènes, ce nouvel urbanisme, par souci d'intégration, se réfère aux caractéristiques du « paysage urbain » parisien mises en exergue dans le numéro 13-14 de la revue *Paris projet*⁷.

Parmi ces changements, quatre sont particulièrement importants, au premier rang desquels la révision architecturale et urbaine de plusieurs projets de Zones d'aménagement concerté⁸ (ZAC) en cours de conception ou de construction consécutivement à la tenue de la « commission mixte État-ville chargée d'étudier les problèmes d'urbanisme parisien ». Suite à cette réunion entre la Préfecture de Paris et le ministère de l'Équipement, ce dernier demande en effet à la ville de Paris de procéder à des ajustements des projets de ZAC en cours afin d'abaisser les hauteurs des immeubles projetés et de les aligner sur la rue. C'est aussi en 1975 que la responsabilité de conception et de suivi des ZAC revient à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR, créé en 1967) et non plus aux sociétés d'économie mixte (SEM). Ce basculement de responsabilité vers un organisme récent, où travaillent de jeunes architectes sensibles à l'histoire urbaine⁹, revêt une importance capitale dans cette inflexion à la fois culturelle et formelle. Toujours en 1975, le projet lauréat du PANVII, l'iconique immeuble des Hautes Formes, symbole d'une nouvelle « architecture urbaine », de Christian de Portzamparc et Georgia Benamo, inclus dans le périmètre de la ZAC Lahire, entraîne le remodelage de la volumétrie des immeubles adjacents à cette opération pour en assurer la continuité. Enfin, cette même année, le secrétariat d'État à la Culture organise un concours pour repenser le plan de la ZAC Jemmapes Granges-aux-Belles, projet dont sortent lauréats les architectes Jean-Jacques Orzoni et Jacques Labro, Deuxième Second Grand Prix de Rome en 1962, dont le projet rompt avec les plans de ZAC antérieures. Ils proposent de construire des immeubles « en barre », étrangement tordus mais néanmoins alignés sur

selon la même base réglementaire (« Le règlement du POS et le paysage de Paris », *Paris projet*, n°s 13-14, Paris, APUR, 1975).

- 6 En 1974, le président de la République Valéry Giscard d'Estaing interdit la construction d'une nouvelle tour de 176 mètres, la « tour Apogée », dans le 13^e arrondissement, marquant ainsi la fin de l'époque des grandes tours à Paris, en tout cas au xx^e siècle. Ingrid Taillandier, Olivier Namias (dir.), *L'invention de la tour européenne*, cat. exp. (Paris, Pavillon de l'Arsenal, 14 mai-4 octobre 2009), Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2009.
- 7 « Le règlement du POS et le paysage de Paris », art. cité.
- 8 Créées en 1967, les Zones d'aménagement concerté sont des zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique procède (directement ou par délégation) à l'aménagement et à la construction d'un nouveau quartier, dans un cadre réglementaire défini au préalable.
- 9 Ces architectes sont diplômés à la fin des années 1960 et pour la plupart de l'École des beaux-arts, sous la direction de Louis Arretche (Pierre Micheloni, Jean-Michel Milliex, André Schuch).

rue, tout en accordant une importance particulière aux cheminements piétons et au traitement des espaces publics en cœur d'îlot.

C'est également en 1975 que débudent les premières réflexions sur l'aménagement de la ZAC Citroën-Cévennes, vaste terrain situé au sud du 15^e arrondissement de Paris laissé libre à la suite du déménagement des usines Citroën vers Aulnay-sous-Bois (dès 1972). Dans cette ZAC, dont la conception est confiée entièrement à l'APUR et particulièrement à l'un de ses aménageurs, Jean-Michel Millieux¹⁰, s'invente une nouvelle manière de concevoir des quartiers, reprise ensuite dans d'autres ZAC parisiennes, et amorçant de fait un tournant dans la manière de fabriquer la ville. Car outre des projets à plus petite échelle ou non réalisés, c'est en effet la première fois que s'expérimente à l'échelle d'un quartier, et en ville constituée, la doctrine du « retour à la ville » telle qu'identifiée par l'historiographie dominante¹¹. Incarnant et préfigurant ainsi entièrement la vision de l'APUR et de la nouvelle municipalité d'une *idée de ville* prenant pour référence la ville existante, la ZAC Citroën-Cévennes est la seule qui ne fera l'objet d'aucune révision en 1978 lorsque le maire de Paris nouvellement élu, Jacques Chirac, engagera une modification de toutes les ZAC en cours d'élaboration pour qu'elles s'intègrent davantage à la ville en demandant à abaisser le nombre d'étages, à favoriser l'alignement sur la rue et à préserver les immeubles existants.

Il semble de ce fait intéressant de se pencher sur l'histoire de la conception de ce quartier entre 1975 et 1985, en s'appuyant notamment sur les documents d'archives de l'APUR (versés aux Archives de la ville de Paris) et sur un entretien avec Jean-Michel Millieux (réalisé en février 2023) afin de retracer les évolutions et les inflexions formelles de ce projet, dans une approche génétique, tout en analysant les raisons ayant présidé à ces choix, pour mettre en lumière les nouveaux principes urbains et architecturaux mis en œuvre, entre recherche de prolongation de l'existant et innovations typologiques.

10 Jean-Michel Millieux (né en 1940) a été étudiant de Louis Arretche à l'École des beaux-arts et diplômé en 1969 (comme François Laisney, Jean Castex ou André Schuch). L'importance de cet architecte dans la formation de plusieurs architectes rattachés au courant de la « typomorphologie » a déjà été indiquée par Françoise Fromonot (Françoise Fromonot, *La campagne des Halles. Les nouveaux malheurs de Paris*, Paris, La fabrique éditions, 2005).

11 Gérard Monnier (Gérard Monnier, *L'architecture moderne en France*, t. 3, *De la croissance à la compétition 1967-1999*, Paris, Picard, 2000) et Jacques Lucan (Jacques Lucan, *France Architecture 1965-1999*, Paris, Electa, 2001) situent cette inflexion charnière vers une « architecture urbaine » en 1973.

La genèse de la ZAC Citroën-Cévennes : un plan d'aménagement prolongeant les quartiers existants

La création d'une ZAC est envisagée sur les terrains nouvellement libérés des anciennes usines Citroën dès l'année de leur déménagement en 1972 (les terrains étant libérés entre 1975 et 1978 et rachetés par la ville de Paris). En 1974, la SEMEAXV est désignée pour mener à bien le réaménagement de cette vaste surface de 35 hectares située au sud-ouest du 15^e arrondissement. Des études préliminaires lui sont ainsi confiées dans l'objectif de définir le programme, le périmètre de la ZAC et le coût total de l'opération. Les premières intentions formulées par le Conseil de Paris et la SEMEAXV s'accordent sur la création d'un quartier de logement (dont 50 % à caractère social), dont les immeubles de grande hauteur seraient proscrits pour aller dans le sens de « la simplicité et l'économie¹² », et la création d'un grand jardin de 13 hectares. Le désir, au regard de la surface importante, fut, dès le début, d'en faire un quartier expérimental, quelque peu différent des ZAC conçues à la même période. Pour compléter ces premières orientations générales, à la fin de l'année 1974, la SEMEAXV demande à des étudiants de l'UP4 (encadrés par Pierre Vigor) de concevoir, dans le cadre de leur cursus scolaire, des hypothèses d'aménagement possibles du futur quartier pour présenter aux élus des idées de « paysage urbain ». Huit propositions intéressèrent particulièrement la SEMEAXV et notamment deux projets : celui de l'équipe d'Hubert Balsan, Gérard Carthelier et Daniel Leroux et celui de l'équipe de Guy Le Cuyot, Sophie Mendras et François Verle (**fig. 1**). Ces deux scénarii dessinent en réalité déjà dans les grandes lignes le futur aménagement du quartier, repris par la suite par l'APUR : le grand parc d'un seul tenant et en bordure de la Seine (faisant explicitement référence, par son échelle, aux autres grands parcs parisiens, à l'emplacement du futur parc André-Citroën réalisé quelques années plus tard) ; la conservation de la rue Balard (datant d'avant le XVIII^e siècle) ; la création d'une place au croisement des rues Balard et Cauchy et la prolongation du tissu urbain existant du quartier situé au nord de la ZAC (le lotissement du hameau Grenelle¹³), selon une trame orthogonale et des îlots de dimensions analogues à ceux dessinés au XIX^e siècle mais traités dans le premier cas en bandes d'immeubles linéaires et dans le deuxième comme des petits plots mitoyens.

12 SEMEAXV, *Perspective d'aménagement. Zone des cévennes. Paris 15. Quartier Javel*, juillet 1975, p. 11.

13 Créé comme une ville nouvelle en 1825 par l'élus local et promoteur immobilier Jean-Léonard Violet, le plan constitue déjà en soi une régularisation méticuleuse de la maille parcellaire d'origine rurale.

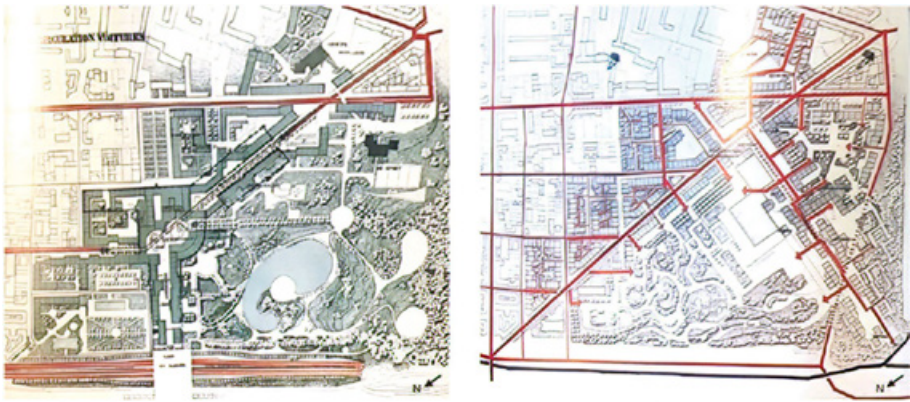


Fig. 1. À gauche : plan d'aménagement de la ZAC Citroën-Cévennes d'Hubert Balsan, Gérard Carthelier et Daniel Leroux, 1975. À droite : plan d'aménagement de la ZAC Citroën-Cévennes de Guy Le Cuyot, Sophie Mendras et François Verle, 1975.

À suite de ces propositions fut établi par l'APUR un plan schématique de la trame urbaine prolongeant les rues existantes (tout en conservant la rue Balard et la rue Cauchy), dans la perspective d'un développement « naturel » du quartier qui aurait été « arrêté » par la construction des usines Citroën¹⁴. L'emplacement du jardin – ayant un impact sur le dessin de tout le quartier – fut également sujet à discussions : trois propositions de la SEMEAXV furent d'abord écartées par l'APUR avant que celui-ci n'en formule quatre nouvelles, présentées à l'Assemblée municipale en juin 1976. Parmi ces plans schématiques, le premier (**fig. 2, plan de gauche**) retint toute l'attention du préfet de Paris en raison du très grand parc (14 hectares) d'un seul tenant s'ouvrant sur la Seine. Ainsi, sur ce plan, exposé publiquement dans les Salons de l'Hôtel de Ville de Paris (mais ne constituant pas un plan de masse à caractère définitif), le quartier s'articule autour d'un grand parc public largement ouvert sur la Seine¹⁵ et s'infiltrant en deux petits parcs vers le 15^e arrondissement. Les îlots, comme dans les projets des étudiants une année auparavant, poursuivent le maillage viaire existant et s'étagent de quatre à sept niveaux suivant l'épannelage traditionnel parisien. Les

¹⁴ *Paris projet*, n° 17, 1977, p. 75.

¹⁵ Le sujet de l'aménagement du parc fit l'objet d'un concours dont Pierre Dufau, membre de la Commission extra-municipale à l'architecture, dans une note du 21 décembre 1978, donne le ton en imaginant un parc de sport et d'animation sur le modèle des « bowls » de Los Angeles. Avec le parc de Bercy et de La Villette, ce grand parc fait l'objet d'un concours international dont sortent lauréats les paysagistes Gilles Clément et Allain Provost et les architectes Patrick Berger, Jean-François Jodry et Jean-Paul Viguier, avec le projet d'un « parc écologique ». Le parc ouvre en 1992.

îlots sont presque tous fermés par des façades, créant un système d'îlot fermés, cependant traversés par des cheminements piétons. Enfin, les immeubles en bordure du parc devaient assurer une « perméabilité » entre l'espace vert et le domaine construit. Ce premier plan approuvé est complété d'un plan de repérage parcellaire des immeubles existants entre l'avenue Émile-Zola et la rue Balard pouvant faire l'objet d'une réhabilitation¹⁶. Dans une communication donnée *a posteriori*¹⁷, Jean-Michel Milliex s'explique sur les principes – érigés en doctrine (c'est bien le terme employé) – qui ont guidé la conception de cette ZAC : refaire la ville à partir de son substrat sédimentaire (le parachèvement de la trame viaire du hameau de Grenelle), enrichir le réseau de relations et de pratiques nouvelles, et travailler sur le paysage urbain tout en évitant de tomber dans le « néo-pittoresque parisien architectural » des premières ZAC parisiennes (ZAC de Jemmapes Grange-aux-Belle ou des Amandiers par exemple).



Fig. 2. À gauche : plan schématique d'aménagement de la ZAC Citroën-Cévennes « parti 1 », APUR, 1976. À droite : plan schématique d'aménagement de la ZAC Citroën-Cévennes, APUR, 1976.

À la suite du choix du parti général d'aménagement, l'APUR s'employa à redessiner ce plan et surtout à en préciser certains aspects, notamment l'implantation et les hauteurs des bâtiments dans chaque îlot (**fig. 2, plan de droite**). À y regarder de plus près, dans ce plan, chaque îlot est subdivisé selon une trame régulatrice orthogonale, dans laquelle s'inscrivent les nouvelles constructions. Pour les îlots au nord de la ZAC, les trames reprennent plus ou moins le plan du parcellaire tel qu'il existait au moment de la création de la ZAC, tandis que dans certains autres, notamment ceux entourant le parc, une trame orthogonale de

16 Ce relevé minutieux a été établi parcelle par parcelle par Jean-Michel Milliex.

17 Jean-Michel Milliex, « ordonner sans équarrir : une interprétation sur le thème de l'« avenue parisienne » dans le cadre de la ZAC Citroën-Cévennes », 1985, AP 1514 W 120.

13 m × 13 m environ régule l'intérieur. Ainsi, la superposition du plan parcellaire antérieur et de ce plan montre de manière assez paradoxale à la fois une fidélité aux parcelles antérieures, mais aussi leur détournement. En effet, si l'on regarde l'îlot situé par exemple au nord du parc, le parcellaire ancien est conservé pour délimiter les cours intérieures des immeubles ; cependant, l'échelle de ces parcelles n'est pas véritablement respectée et c'est l'alignement et la composition de l'ensemble qui priment.

Projeter les masses bâties : l'îlot La Margeride comme terrain d'expérimentation

En 1978, lorsque le nouveau maire de Paris, Jacques Chirac, demanda la révision de toutes les ZAC en cours d'élaboration, la ZAC Citroën-Cévennes est la seule qui ne fit l'objet d'aucune modification en raison d'un dessin d'îlots et des hauteurs d'immeubles (entre quatre et sept étages) déjà en adéquation avec les quartiers environnants. De fait, cette ZAC fit office de « modèle », de projet expérimental et pionnier. La finalisation du projet s'accéléra en 1978 avec le dossier de création de la ZAC approuvé par le Conseil de Paris le 30 mars 1978 et l'approbation du dossier de réalisation le 25 février 1980¹⁸. Le travail sur ce dernier, via le plan d'aménagement de zone¹⁹ (PAZ), permit notamment d'affiner le dessin des îlots, des unités foncières et des lots à bâtir, déjà amorcé dans les plans de 1976 mais largement modifié ensuite.

Pour la réalisation de ce plan d'aménagement de zone, Jean-Louis Subileau²⁰, alors directeur adjoint de l'APUR, insiste sur l'importance du dessin très précis des espaces publics et la délimitation périphérique des îlots, tandis que la conception de l'intérieur de ceux-ci ne bénéficie pas d'autant d'attention, et pourrait être rediscutée en fonction des projets des architectes retenus (sauf pour les immeubles faisant face aux immeubles conservés et en lisière du parc, où les indications du PAZ s'avèrent plus précises). En filigrane, se lit l'importance accordée à l'espace public et aux façades suggéré par Jean-Louis Subileau pour ce nouveau quartier. Volontairement, le PAZ a été voulu souple, et l'APUR demanda que la ville de Paris suive les réalisations aux côtés de la

18 Puis modifié légèrement en octobre 1980 et encore révisé en 1989 pour intégrer le nouveau siège de Canal+ (dont la réalisation est confiée à Richard Meier) entre les rues Cauchy, Balard, Cévennes et le quai André-Citroën.

19 Depuis l'institution des ZAC en 1967, un « plan d'aménagement de zone » accompagne le dossier de réalisation de chaque ZAC. Celui-ci peut déroger au POS. Il est constitué d'un plan général d'aménagement, d'un plan de masse de caractère indicatif et d'indications écrites réglementant les nouvelles constructions.

20 Jean-Louis Subileau, « Citroën-Cévennes. Élaboration du PAZ », 26 avril 1977, AP 1514 W 115.

SEMEAXV et incite à l'organisation de concours pour certains îlots d'habitation. Les modalités de réalisation sont orientées vers la modestie tout en maintenant une certaine qualité dans la réalisation des bâtiments et des espaces publics²¹. Les indications sur l'aspect extérieur des constructions et les matériaux sont relativement vagues, incitant à s'intégrer au paysage bâti, tout en conservant des hauteurs plutôt basses, comme les immeubles environnants (soit de cinq à sept étages en bordure des voies, quatre étages près du parc et encore plus bas en cœur d'îlot). Les saillies sont autorisées selon la hauteur du bâtiment.

Le plan de masse à caractère indicatif, soumis en 1980 au Conseil de Paris (**fig. 3**), diffère sensiblement des plans antérieurs par le dessin très précis et maniéré des ensembles bâtis. Les masses sont subdivisées en fragments de hauteurs différentes, tandis que la figure du pan coupé en plan ou de la place semi-circulaire sont repris dans plusieurs îlots, avec quelquefois des effets de symétrie. En réalité, le dessin de ces îlots doit beaucoup à la conception anticipée, dès 1977, de l'îlot La Margeride, situé au nord de la ZAC. En tant qu'opération pionnière, elle sert de référence pour le développement des îlots construits ultérieurement. Dans cet îlot, la forme générale des masses bâties se base sur des règles de prospectus particulièrement exigeantes pour les cœurs d'îlots, permettant ainsi d'envisager des logements lumineux et traversants et d'éviter les petites cours mal éclairées des îlots de « grandeur conforme » à ceux du lotissement de hameau de Grenelle²². Le corollaire, et le moteur, de cette règle implique une modification en profondeur de la typologie des logements. La surface particulièrement importante de cet îlot a également encouragé l'APUR à y créer des traversées piétonnes prolongeant les rues Emmanuel-Chauvière et Alexandre-Vitu existantes (déjà dessinées sur le plan de 1976). En périphérie de l'îlot, la place de la Montagne-du-Goulet, de forme semi-circulaire fut créée (elle existait déjà sous forme embryonnaire dans le plan de 1976) répondant à la forme creusée de la tour Orphée en face, de l'autre côté de la rue Balard (**fig. 4**). C'est l'architecte nommé responsable de l'immeuble attenant, Aymeric Zublena, qui en exagéra les traits et la symétrie. C'est également à ce dernier, par ailleurs architecte en chef de la ville de Marne-la-Vallée, que furent confiés les espaces publics de cet îlot. À ce titre, son intervention incluait le dessin des volumes bâtis environnants (murs, grilles, porches, plantations, etc.) et une coordination sur les matériaux et les couleurs des espaces privés visibles depuis la rue (une maquette des matériaux à employer fut présentée aux deux autres

²¹ J. Michel, « ZAC Citroën-Cévennes. Remarques concernant le parti d'aménagement et les modalités de réalisation », 1979.

²² Jean-Michel Milliex, « ordonner sans équarrir : une interprétation sur le thème de l'« avenue parisienne » dans le cadre de la ZAC Citroën-Cévennes », 1985, AP 1514 W 120.

architectes intervenant sur cet îlot : Gérard Thurnauer et Ceria Coupel pour la crèche). Cette méthodologie (coordination à l'échelle de la place) s'inspire des projets d'aménagement des villes nouvelles, où des îlots de dimensions similaires étaient dessinés par un seul architecte dans l'idée d'unifier, par le second œuvre, les différents projets. Ainsi, sans qu'il n'en revête encore le nom, Aymeric Zublena fait office d'architecte coordonnateur de l'îlot. Fait tout à fait inédit dans les projets de ZAC parisiennes et conséquence du dessin mitoyen des immeubles, les trois architectes nommés se réunissent et collaborent « spontanément ». Il s'agit de lier et d'accorder au mieux leurs projets suivant une référence commune qu'ils définissent ensemble, pour s'accrocher aussi à *quelque chose* : l'immeuble voisin de l'îlot construit par les architectes Sirvin, Bassompierre et de Rutté dans les années 1930 (immeuble figurant déjà comme illustration de première page sur le rapport de la SEMEAXV produit en 1975).



Fig. 3. Plan de masse à caractère indicatif, APUR, 1980.

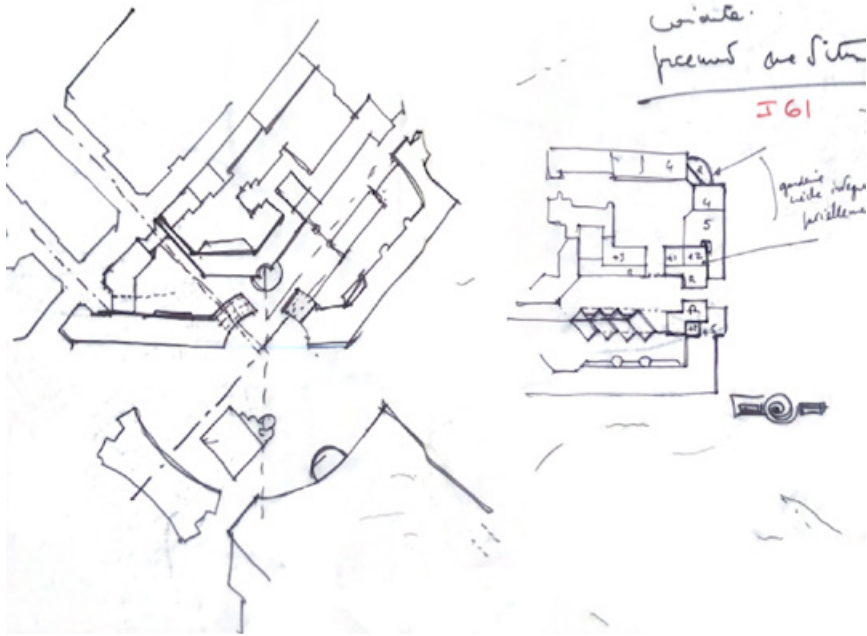


Fig. 4. Dessin de l'îlot La Margeride, APUR, 1979.

Ainsi, les principes mis en œuvre dans l'îlot La Margeride furent repris pour le dessin des autres îlots : certains points saillants sont traités comme des « sous-compositions » souvent symétriques (représentées sur le PAZ comme « traitement architectural d'ensemble »), dictant l'ordonnancement aux nouveaux édifices proches (par exemple au sud de l'îlot situé à proximité de la ZAC Saint-Charles, pour l'immeuble en forme de fer-à-cheval). L'idée de dialogue avec le contexte environnant (l'expression « faire face » est employée) fut par exemple reprise dans l'îlot à l'est du parc, dont la forme creusée répond comme une perspective lointaine à l'immensité de cet espace paysager. On ne peut éviter de penser à l'influence de l'ouvrage *Forme et déformations des objets architecturaux et urbains* publié en 1978 par Alain Borie, Pierre Micheloni (proche de Jean-Michel Milliex) et Pierre Pinon²³. Enfin, la « stratégie de l'ajustement » sur l'îlot La Margeride sembla séduire l'APUR qui indiqua ensuite dans le « cahier des prescriptions particulières » que les architectes des opérations mitoyennes et en vis-à-vis devaient désormais, par concertation, établir des éléments de continuité et de rappel, concernant notamment les teintes et les matériaux utilisés mais aussi

²³ Alain Borie, Pierre Micheloni, Pierre Pinon, *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, Paris, CERA, 1978.

des détails analogues (balcons, bow-windows, etc.). En prenant comme base les premiers projets en cours ou les immeubles existants, une certaine harmonie se développe ainsi de proche en proche.

Comme dans la ZAC Guilleminot-Vercingétorix dont le plan est redessiné à la même période, dans le cas où certains immeubles sont conservés dans la parcelle, comme pour les ZAC des années précédentes, les nouveaux immeubles s'y raccrochent et les prolongent suivant la même profondeur (autour de 13 mètres) et les prospects à l'intérieur des îlots reprennent à peu près les dimensions de l'îlot La Margeride inscrites dans le PAZ (6 mètres minimum entre chaque immeuble). Avec cette règle des grands prospects intérieurs, ce sont de nouveaux îlots qui s'inventent, où l'importance dévolue à la cour intérieure devient capitale et objet de nombreuses réflexions dans les années suivantes. Quant aux immeubles en front de parc, ils constituent à eux seuls des organismes particuliers, symétriques, dont les centres d'îlots organisés autour d'une petite place paraissent être des compositions monumentales à échelle réduite. Les cheminements piétons à l'intérieur des îlots existent toujours, même s'ils sont moins présents que sur les plans de masse précédents.

Pour certaines opérations au sein de la ZAC Citroën-Cévennes, dont la construction s'étale jusqu'à la fin des années 1990, le principe du cahier des charges de l'îlot La Margeride fut repris et souvent rédigé par l'APUR-même (note d'orientations architecturales et urbaines), ou, comme c'est le cas pour l'îlot La Jarrige lancé en 1991, par un architecte-coordonnateur externe, Roland Schweitzer. Un autre exemple de coordination fine fut établi sur le lot La Varenne de l'îlot Le Cezalier par Ricardo Bofill, entre la rue Balard et le parc. La forme hémisphérique de l'édifice devait refléter une sorte de lointain, une dilatation dans la perspective du parc. Pour ne pas concurrencer les serres nouvellement construites, il fut ainsi demandé d'utiliser de la pierre de taille (comme chez Roland Simounet) ou de la pierre blonde. Enfin, des réunions entre le concepteur, l'APUR, les élus et l'aménageur permettaient d'affiner chaque projet²⁴.

La rue Balard et le cahier des prescriptions particulières : une harmonisation sur le thème de l'« avenue parisienne »

Malgré ce plan de masse à caractère indicatif dessiné avec précision, le PAZ attendant présenté en 1980 fut relativement plus souple, permettant aux maîtres

²⁴ La désignation des maîtres d'ouvrages et des concepteurs (sous réserve des règles de fonctionnement de chaque maître d'ouvrage) était géré par le Secrétariat général de la ville de Paris.

d'œuvre intervenant dans chaque îlot de s'accorder sur les formes finales des masses bâties. Seuls deux tronçons furent cependant traités suivant des règles plus strictes décidées en amont de la désignation des architectes par un « cahier de prescriptions particulières » : la rue Balard, coordonné par l'APUR, et, plus tardivement, les immeubles en lisière du parc, par Olivier-Clément Cacoub. Sur le modèle encore balbutiant, mis en place dans l'îlot La Margeride, consistant en un cahier des charges sur une petite portion réalisée par un des architectes chargés d'une opération, la coordination (même si ce n'est pas encore le terme employé) prend une autre échelle : la rue (en l'occurrence ici la rue Balard). Il faut noter qu'il s'agit alors du premier document de ce type mis en œuvre dans une ZAC parisienne.

L'ambition de cette rue est d'en faire une avenue conçue de manière moderne et contemporaine (« une interprétation sur le thème de l'avenue parisienne ») suivant quatre grands principes constants de la typologie des voies parisiennes : l'implantation des constructions à l'alignement ; une relation rythmique entre les différents niveaux des bâtiments : soubassement à deux niveaux qui deviendra plus tard le socle commercial, corps à quatre niveaux, couronnement à un niveau, sur le modèle des immeubles du Palais Royal cités en référence ; la naissance du couronnement à une cote fixe ; et une verticale des gabarits définie de façon à assurer une continuité entre les différentes lignes de crête.

Le « cahier de prescriptions particulières » établi par l'APUR souligne la continuité dimensionnelle avec les grandes avenues réalisées sous la direction du préfet Haussmann (20 mètres de large et bordées de plantations alignées). Concernant les réglementations sur l'alignement, 50% au moins du linéaire de façade devra être édifié à l'alignement et 80% pour la partie inférieure. Quant aux hauteurs, au moins 60% de chaque immeuble devront atteindre 20 mètres de hauteur sans toit « traditionnel » (20 mètres correspondent également à la hauteur décrétée en 1857 pour les nouvelles constructions parisiennes pour les voies d'une largeur supérieure à 20 mètres). Concernant les saillies et les retraits, s'ils sont autorisés, deux permanences se doivent de lier les différentes opérations : un soubassement marqué et des lignes de fuite renforcées notamment par une horizontale au sixième étage (**fig. 5**). Les saillies et les retraits (autorisées dès 5,70 m et jusqu'à 16,50 m) permettent ainsi de créer des cadences verticales pour mettre en valeur les espaces partagés comme les accès, les escaliers et les halls, tout en sachant que les pleins sont encouragés. Concernant les matériaux, il est demandé de souligner le couronnement et de traiter le soubassement de manière différenciée, et de conserver la « blondeur » des teintes parisiennes (pierre calcaire de revêtement, enduit clair, brique jaune, faïence, en évitant le verre) tout en rehaussant certains éléments de second œuvre.



Fig. 5. Propositions pour la rue Balard dans le « cahier des prescriptions particulières », Rémon et Lassens architectes, SEMEAXV, 1985.

En définitive, le cahier des prescriptions de la rue Balard reprend les éléments du PAZ en les détaillant. Enfin, sans l'explicitier davantage, l'APUR parie sur la normativité constructive (procédés constructifs, joints de dilatation, épaisseur des dalles...) pour assurer la continuité entre les différents projets. De manière assez subtile, ce document permet également d'orienter les décideurs en charge de la sélection des maîtres d'œuvres vers des choix architecturaux plus clairement définis et des projets ou des architectes s'inscrivant dans ces exigences.

À travers la genèse du plan d'aménagement et de deux situations représentatives de la conception de cette ZAC (l'îlot La Margeride et la rue Balard), se révèlent des permanences mais également des dispositifs architecturaux et urbains donnant à ce quartier une image hybride, entre références au passé et expressions plus contemporaines. La corrélation à l'existant se retrouve notamment dans la prolongation du tracé des rues et la création d'îlots de mêmes dimensions que dans les quartiers environnants, l'alignement des immeubles sur la rue, les hauteurs des immeubles entre quatre et sept étages (comme la moyenne des immeubles parisiens) et la réglementation sur les gabarits, réinterprétés toutefois. D'autres principes, comme les cheminements piétons

en cœur d'îlots, les « sous-compositions » symétriques, les pans coupés, les prospects importants entre chaque immeuble créant des îlots intérieurs relativement vastes (permettant de créer des logements traversants) et le rythme vertical des immeubles, modulés en hauteur et en façade, sont inspirés des premières ZAC construites à Paris. Enfin, cette recherche de continuité s'incarne le plan architectural et urbain dans un dialogue formel et matériel répondant, par contraste ou référence, au « déjà-là ». Ce principe ancien dans l'histoire de l'architecture est repris et multiplié dans la ZAC Citroën-Cévennes, pour en devenir un principe générateur.

Cette ZAC où s'expérimentent, tant dans l'organisation entre intervenants que formellement, de nouveaux préceptes, influencera la conception des ZAC révisées en 1978 par l'APUR et dont la progression n'était pas encore très avancée, notamment la ZAC Guilleminot-Vercingétorix (14^e arrondissement), la ZAC Belleville (20^e arrondissement), la ZAC Évangile (18^e arrondissement) et la ZAC Chevaleret-Jeanne d'Arc (13^e arrondissement), pour ne citer que les ZAC parisiennes.

Travail universitaire dont est tiré cet article : Florence Bousquet, *Les années ZAC (1970-2000) : une architecture entre contemporanéité et retour à la ville historique*, thèse de doctorat en histoire de l'art sous la direction de Jean-Philippe Garric et André Lortie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, thèse en cours.
