



HAL
open science

Temps et infrastructure. Essai sur l'urbanisme des métropoles

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Temps et infrastructure. Essai sur l'urbanisme des métropoles. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris Est - Ecole des Ponts ParisTech, 2019. tel-04183668

HAL Id: tel-04183668

<https://hal.science/tel-04183668>

Submitted on 20 Aug 2023

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.

Habilitation à Diriger les Recherches

Spécialité Aménagement de l'espace et Urbanisme
Présentée et soutenue publiquement par

Nathalie Roseau

TEMPS ET INFRASTRUCTURE

ESSAI SUR L'URBANISME DES METROPOLES

Le 24 juin 2019

JURY

Jean-Louis Cohen, Sheldon H. Solow Professor in the history of architecture,
New York University, examinateur

Carola Hein, Professor and head of the history of architecture and urban
planning, Delft University of Technology, rapporteure

Dominique Lorrain, Directeur de recherche émérite CNRS, LATTs (UMR 8134),
examinateur

Catherine Maumi, Professeure de l'Ecole nationale supérieure d'architecture
de Grenoble, MHAevt (EA 7445), rapporteure

Antoine Picon, Directeur de recherche Ecole des Ponts ParisTech, LATTs (UMR
8134), directeur d'habilitation

Olivier Ratouis, Professeur de l'Université Paris Nanterre, LAVUE (UMR 7218),
rapporteur

Paola Viganò, Professeure de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Lab-
U, examinatrice

SOMMAIRE

Remerciements	p.7
Résumé	p.11
INTRODUCTION	p.15
Problème et promesse, le paradoxe infrastructurel	p.16
De l'idée au réel, l'entrée par le projet	p.19
Le futur des villes, une perspective rétrospective	p.22
I. L'INFRASTRUCTURE ET LA VILLE-TERRITOIRE	p.27
Les mots de la grande ville	p.28
Métropole : état et projet	p.28
Urbain : figurer la grande ville	p.33
Territoire : le retour ou la contre-attaque	p.36
La dialectique infrastructurelle	p.41
Visible et invisible : un terme (hyper)plastique	p.42
Intégrateur et désintégrateur : un dispositif de cohérence	p.44
Anthropisation et naturalité	p.49
La ville au présent, historicité de l'infrastructure	p.52
Futur et mémoire, l'impensé du temps	p.53
L'espace du projet	p.57
Narrations et corpus	p.59

II. « IMPOSSIBLE UTOPIAS »	p.63
L'ODYSSEE DU PARKWAY NEW-YORKAIS	
Oxymore	p.65
Civiliser la ville : les origines du parkway	p.68
Civilisation versus <i>wilderness</i>	p.69
L'agrandissement par le paysage	p.71
New York hors les murs : les parkways de Brooklyn	p.74
Naturaliser la ville : l'invention du parkway moderne	p.76
23 rd , 24 th wards: vers le Greater New York	p.76
« Gardens for the machine »: les parkways du Westchester	p.79
La voie comme narration : paysage et photographie	p.83
Régionaliser la ville : l'unité d'un système	p.86
Ville, métropole, région : l'élasticité du plan	p.87
Parkway, highway, freeway : les glissements de la voie	p.90
Le plan versus la performance : Robert Moses et le « New York Comprehensive Parkway System »	p.93
Médiatisations	p.98
Métropoliser la ville : l'éclipse du parkway	p.102
Le cœur des villes : l'autoroute comme Pharmakon?	P.104
« The exploding metropolis »	p.107
Paysagistes, ingénieurs, planners : les déplacements de l'infrastructure	p.109
Mettre en récit la ville : le parkway comme perspective	p.114
La renaissance des icônes	p.115
Le revival du parkway	p.120
« Rethinking » : héritage ou résilience ?	p.122
La matérialité du changement	p.127

III. « UN AUTRE PRESENT S'INSTALLE DANS LE FUTUR »	p.133
LE GRAND PARIS DES INFRASTRUCTURES	
Sismographe	p.134
« Une fin et un commencement », l'infrastructure événement	p.136
Une longue gestation	p.136
1973-1974 : synchronies et dissonances	p.142
Horizons d'attente et champs d'expérience : le futur en action	p.143
Des promesses aux usages	p.144
De la fin comme horizon...	p.148
... Au futur comme paramètre	p.151
Récits versus projets : la fabrique du présent	p.154
Les Paris du Périph : pouvoirs et fragilités	p.154
Le Grand Paris de Roissy : entre autonomie et appartenance	p.159
Le projet total : vitrine parlante versus prototype silencieux	p.163
La transcendance des échelles : les lieux du Grand	p.166
La rencontre des mondes hétérogènes	p.166
« Superarchitecture » : la question de la monumentalité	p.168
Ville de l'élite versus ville du commun	p.170
Des objets qui résistent : digestion et postérité des ouvrages	p.174
Le gouvernement du temps	p.178

IV. « THE SHAPE OF THINGS TO COME » p.183
HONG KONG XXL

Méta-objet p.185

La ville infrastructure : rendre visible la ville qui advient p.187
Réformes territoriales, le domaine des possibles p.188
Objet et projet politiques p.190
La controverse aéroportuaire p.193

L'autre ville : scènes de l'extraterritorialité p.196
Coalitions p.197
La création d'un territoire p.199
La médiatisation de l'événement p.205

La ville Narcisse : miroirs et inversions p.207
Micromonde versus macromonde p.208
Civilisation versus *infrastructuralisation* p.212
Image versus usage p.214

La ville des infrastructures : émancipations et soumissions p.217
De la métropole à la région, la course infrastructurelle p.217
Les impasses des récits, les horizons post-2047 p.221

Qu'est-ce que la ville-monde ? p.226

CONCLUSION p.231

Comment les métropoles s' (a)-grandissent ? p.231
Le futur de l'infrastructure, une prospective « problème » p.233

BIBLIOGRAPHIE p.237

ICONOGRAPHIE p.273

REMERCIEMENTS

Si le projet est étroitement lié à la circulation des idées, de la même façon, les réflexions d'un chercheur sont un écho personnel aux multiples discussions, échanges et rencontres qui ont jalonné son parcours. Ma reconnaissance s'adresse à toutes celles et ceux qui m'ont accompagnée dans ce voyage intellectuel et ont permis l'aboutissement de mes recherches. Je ne pourrai malheureusement toutes et tous les citer, tant la recherche est un lieu fertile de convergence.

J'exprime toute ma gratitude à Antoine Picon qui, après avoir dirigé ma thèse de doctorat, a accepté de m'accompagner dans la préparation de cette habilitation. M'encourageant constamment dans cette entreprise, ses conseils toujours à propos et ses critiques fort avisées ont été essentiels à l'aboutissement de ma recherche. Les affinités intellectuelles se sont nourries à mesure que se développait ce travail sur des questions qui nous préoccupent tous deux : l'imaginaire et le projet, l'infrastructure et la métropole.

Je tiens à remercier l'Ecole des Ponts pour m'avoir permis de mener à bien ce travail d'habilitation. Armel de La Bourdonnaye puis Sophie Mougard, successivement directeur et directrice de l'Ecole, m'ont fait confiance en me soulageant notamment des responsabilités de la direction du Mastère AMUR. Marie Mathieu-Pruvost, Directrice de l'Enseignement et Françoise Prêteux, Directrice de la Recherche, ont veillé à ce que les conditions soient réunies pour que je puisse mener à son terme ce chantier. Cette attention au travail fondamental des chercheurs est extrêmement appréciable et dénote d'un grand respect de notre activité scientifique. Je les en remercie.

Mes remerciements vont à mes collègues chercheurs du Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés dans lequel j'inscris mes travaux de recherche depuis plus de quinze ans. Grâce à leur soutien et grâce à la compréhension bienveillante des co-directeurs du laboratoire qui m'a constamment accompagnée pendant la durée de cette préparation, j'ai pu accomplir sereinement mon travail d'archives, de recherche et d'écriture. Je remercie Valérie November, Gilles Jeannot et Pascal Ughetto pour la qualité de cet environnement, ainsi que Alexandre Mathieu-Fritz et François-Mathieu Poupeau, mes deux collègues avec lesquels nous partageons depuis peu la direction du Laboratoire. Leur soutien chaleureux tout au long des quelques

semaines de notre prise récente de responsabilités, a beaucoup joué dans la finalisation de ce petit marathon. De même que l'amitié de Caroline Gallez, directrice de l'Ecole doctorale Villes, Transports, Territoires, qui m'a aiguillée dans les méandres de ce parcours final. Un grand merci enfin à l'ensemble de l'équipe administrative du LATTS, en particulier à Valérie Bocquillion dont le soutien a été constant.

Avec Antoine Picon, mes remerciements vont aux membres du jury : Jean-Louis Cohen, Carola Hein, Dominique Lorrain, Catherine Maumi, Olivier Ratouis, Paola Viganò. L'influence de leurs travaux transparaîtra à la fois dans l'égo-histoire et dans le manuscrit. Les réunir autour de ce jury et des discussions que nous aurons, constitue à la fois une chance et une épreuve intellectuelles que j'attends avec impatience.

Les germes de ce travail d'habilitation s'inscrivent dans le sillage des recherches précédentes que j'ai menées sur l'imaginaire de la ville aérienne et l'histoire de la culture aérienne. Des compagnons de recherche m'ont accompagnée pendant ce cheminement. Marie Thébaud-Sorger, avec qui nous avons élaboré un programme de recherche sur la culture aérienne que nous avons publié dans un ouvrage qui est joint à ce dossier. Guillaume de Syon qui m'a fait l'amitié de venir séjourner cette année au LATTS, dans le cadre d'un congé universitaire sabbatique, et avec qui nous poursuivons cette collaboration scientifique sur la culture aérienne. Marc Desportes avec qui j'ai toujours eu grand plaisir à converser autour de nos interrogations communes. Que soit enfin remercié le regretté Paul Andreu à qui je dois énormément et avec qui j'ai eu la chance d'écrire un petit opus sur ce bâtiment si mystérieux de Roissy I, qui fut l'origine et le nœud de son œuvre.

La question des infrastructures métropolitaines est au cœur de mon travail depuis le moment où j'ai commencé à pratiquer il y a plus de vingt ans, comme architecte au sein de l'entreprise Aéroports de Paris. Elle s'est traduite dans le séminaire « Métropoles et infrastructures » que j'ai proposé d'enseigner dans le cadre de la réforme du Mastère AMUR menée dès 2005 avec Claude Prelorenzo, collègue et ami avec qui nous partageons ces questions de recherche. Ce lieu d'enseignement a été incontestablement fertile et les questions et remarques des étudiants que je remercie pour leur curiosité et leur enthousiasme ont sans aucun doute contribué à conforter et stimuler mes recherches parallèles. Jacques-Jo Brac de la Perrière, directeur du Mastère, m'a permis de le poursuivre en prolongeant et en étoffant son programme. Je le remercie pour la confiance dont il me témoigne dans la conduite des enseignements que je mène au sein du Mastère.

Les deux séminaires successifs du LATTTS qui se sont tenus sur les falaises d'Étretat en 2014 et 2015, ont quant à eux constitué la question des infrastructures comme commune aux préoccupations et travaux du laboratoire. Ces réflexions ont indubitablement été centrales dans la confirmation de mon sujet d'habilitation. Je remercie Olivier Coutard, initiateur de ces séminaires, ainsi que mes collègues du LATTTS parmi lesquels Kostas Chatzis, pour les échanges que nous avons pu avoir sur les hypothèses présentées. Elles se sont traduites dans la publication d'un article sur l'agrandissement de la métropole de Hong Kong par son aéroport, qui a constitué un premier jalon de mes recherches et de mon travail d'enquête sur la situation hongkongaise. Des invitations de collègues m'ont ensuite permis de présenter de premiers résultats : à l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles à l'invitation de Frédéric Pousin, puis à l'Université d'Anvers grâce à Greet de Block.

La collaboration engagée avec Frédéric Gilli, Christian Lefèvre et Tommaso Vitale, autour du cycle trisannuel de conférences sur la « gouvernance métropolitaine » que nous avons monté à l'Hôtel de Ville de Paris de 2011 à 2013, à l'initiative de Pierre Mansat, a été décisive pour préciser l'objet métropolitain de mes recherches à venir. Le travail que j'ai ensuite engagé au sein du collectif *Inventer le Grand Paris*, a contribué à éclaircir les manières de faire recherche, en retournant à la perspective historique que j'avais adoptée lors de mon travail doctoral. Les échanges réguliers que j'ai pu avoir avec tous mes collègues Emmanuel Bellanger, André Lortie, Frédéric Pousin et Loïc Vadelorge, ont contribué à renforcer mes positions de recherche. D'autres jalons se sont posés à l'occasion de sollicitations qui m'ont été faites. Avec une première communication sur le rôle de l'infrastructure dans les propositions élaborées pour la consultation internationale pour le Grand Paris de 2007-2009 qui s'est inscrite dans le colloque *Infraville* organisé en 2010 par le LIAT et Dominique Rouillard, trois opportunités m'ont permis d'avancer : d'abord, une invitation de Florence Bourillon à écrire en 2016 l'introduction d'un numéro de *Histoire Urbaine* sur les infrastructures urbaines ; puis une communication que j'ai faite au colloque de 2016 *Inventer le Grand Paris* qui portait sur « Le Grand Paris des infrastructures » ; enfin un article que j'ai soumis puis publié en 2018 dans la revue *Tracés* sur « L'infrastructure sismographe » à propos des récits du boulevard périphérique parisien. Ces publications se sont fondées sur des enquêtes que j'ai pu mener grâce à la consultation des archives de l'APUR, d'Aéroports de Paris et du Pavillon de l'Arsenal.

À Hong Kong, les séjours successifs que j'ai menés ont été facilités par la compréhension de Jacques-Jo Brac de la Perrière qui m'a permis un transit par Hong Kong au retour de Tôkyô où nous menions l'atelier international du

Mastère. Pendant ces séjours qui m'ont permis de travailler sur les archives des Special Collections de la Hong Kong University, mes interrogations et mes résultats de recherche se sont nourris des discussions que j'ai eues avec des chercheurs basés sur place, comme Maxime Desgautins, Max Hirsh et bien sûr Nasrine Seraji qui m'a fait l'amitié de m'inviter récemment à un colloque organisé sur le thème de l'infrastructure urbaine et territoriale à la faculté d'architecture de la HKU.

Le cas new-yorkais figurait parmi les « terrains » aéroportuaires de ma thèse. Cette fois-ci, cependant, j'ai été amenée à défricher d'autres archives lors de deux séjours. Le premier que j'ai réalisé fin 2013 à Boston, terre de Frederick Law Olmsted non loin de Brookline où il résida longtemps jusqu'à sa mort, sa demeure abritant quelques fonds notamment graphiques. En parallèle d'une invitation qui m'a été faite à un colloque organisé sur les paysages de l'aéroport par Sonja Duempelmann et Charles Waldheim à la Graduate School of Design de l'université de Harvard, ce séjour m'a permis de travailler dans les collections de la bibliothèque et des Special Archives de la Loeb Library. Le deuxième séjour a été réalisé début juillet 2018, et a permis, grâce à ce nouveau retour aux archives, de dénouer l'un des chapitres de l'habilitation qui couvrait depuis longtemps. Comme lors de ma thèse, j'ai particulièrement apprécié ce dernier plongeon dans les archives : à la New York Public Library, en particulier dans les Special Archives de Robert Moses, complété des visites à la Metropolitan Transport Authority, à l'Avery Architectural and Fine Arts Library, ainsi qu'aux archives du Whitney Museum of American Art et du Metropolitan Museum of Art. Cet été plus studieux que les autres, m'a permis d'avancer sur ce chapitre et de proposer une communication sur l'« Odyssée du parkway new-yorkais » à la rencontre bisannuelle de l'European Association for Urban History qui s'est tenue à Rome fin août dernier.

Que celles et ceux qui prennent soin des archives en dépit des contraintes qui leur sont quotidiennes, et qui m'ont ouvert avec passion leurs fonds pour les besoins de cette recherche, soient ici remerciés. Ce fut comme pour ma thèse, un socle essentiel pour ma recherche et je ne saurais rappeler l'importance de ces trésors qui sont fragiles, surtout lorsqu'il s'agit d'archives d'entreprises ou privées.

Mes derniers mots seront pour mes proches et ma famille. Mon mari Gilles et mes deux fils Mathieu et Oscar qui ont régulièrement entendu développer ce mot étrange et curieux de « HDR » (après celui de « thèse »). Surtout, ils m'ont soutenue tous les jours de leur affection et de leur humour qui rendent la vie si légère et si juste. Mes parents enfin, qui sont décédés, et à qui je pense en les remerciant pour ce qu'ils m'ont transmis et en espérant que je continuerai de leur rester fidèle.

TEMPS ET INFRASTRUCTURE

Comment naissent les infrastructures urbaines ? Comment se réalisent-elles ? Comment grandissent-elles ? Objet pratique destiné à satisfaire les besoins urbains, l'infrastructure est un sujet à part entière doté d'une capacité propre d'émancipation qui agit sur l'espace, « variable explicative et expliquée » de la ville en devenir pour reprendre les mots de Bernard Lepetit. Futurismes et obsolescences, désynchronisations et discordances, latences et accélérations, dépassements et décrochages : souvent problématique, l'infrastructure figure une promesse, renouvelée pour enclencher le futur des villes ou réhabilitée pour renouer avec leur passé. En éclairant les causalités selon lesquelles elles se construisent et se développent dans leur milieu urbain, cette recherche fait l'hypothèse que le prisme des infrastructures offre la possibilité de rendre intelligibles les temporalités des villes, leurs représentations et leurs pratiques. Elle s'articule autour de trois narrations qui nous emmènent successivement à New York, Paris et Hong Kong. Revenant sur les trajectoires du parkway new-yorkais de 1870 jusqu'à nos jours, l'héritage du Grand Paris des « Trente Glorieuses » et le déploiement de l'infrastructure aérienne de l'archipel hongkongais depuis les années 1990, elles envisagent l'infrastructure dans une perspective située et transnationale selon trois figures qui permettent de comprendre le rôle qu'elle occupe dans l'agrandissement des villes : l'oxymore, le sismographe, le méta-objet. Ce que les matérialités infrastructurelles nous disent des futurs urbains : à travers l'étude de ces objets de grande échelle, c'est à une réflexion sur l'urbanisme contemporain qu'invite cette recherche.

TIME AND INFRASTRUCTURE

How do urban infrastructures originate ? How do they get built ? How do they grow ? A practical object which contributes to urban functions, infrastructure is also an autonomous subject with its own capacity for transformation and its own impact on the evolution of the city – “an explanatory and explained variable” of the city to come to follow historian Bernard Lepetit. Futurisms and obsolescence, desynchronization and discordance, latencies and accelerations: often problematic, infrastructure is a promise, renewed to trigger the future of cities or rehabilitated to reconnect with their past. While enlightening the complex causalities behind these artefacts, this research aims to understand the mutual relations of influence between infrastructures and their territories, assuming that the infrastructural lens can make the city temporalities more intelligible. The research relies on three narratives that take us successively to New York, Paris and Hong Kong. Returning to the trajectories of the New York parkway from 1870 to the present day, the legacy of the Grand Paris of the « Trente Glorieuses » and the deployment of the aerial infrastructure of the Hong Kong archipelago since the 1990s, they address the infrastructure from a transnational and situated perspective according to three figures which make it possible to understand the role it occupies in the enlargement of cities: the oxymoron, the seismograph, the meta-object. What infrastructural materialities tell us about urban futures : through the study of these large-scale objects, this research invites to a reflection on contemporary urbanism.

TEMPS ET INFRASTRUCTURE

ESSAI SUR L'URBANISME DES METROPOLES

INTRODUCTION

« Le temps est le plasma dans lequel baignent les phénomènes et comme le lieu de leur intelligibilité. »

Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire, le métier d'historien*, 1943¹.

Les villes tentées par les réformes ont souvent mobilisé la figure de l'infrastructure comme le montre la saga du « Grand Paris Express » dont le projet fut dévoilé en 2009. Son annonce officielle est intervenue lors de la présentation à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine des résultats de la « consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain² ». Loin de vouloir réduire le projet métropolitain à la seule mise en œuvre d'un réseau de transports, la proposition de réaliser un super-métro a depuis constitué la colonne vertébrale d'un ensemble de projets et d'instruments qui vont bien au-delà de la seule dimension circulatoire, ajoutant à la confusion entre plan d'aménagement et opération d'infrastructure au point que pour beaucoup le Grand Paris s'incarne désormais dans le projet du Grand Paris Express non sans ambiguïtés sur ce que recouvrent l'un et l'autre. La confusion fréquente entre les deux termes - parfois entretenue comme dans le nom donné à la « Société du Grand Paris » en charge de la réalisation du métro ou la fiction littéraire d'Aurélien Bellanger intitulée *Le Grand Paris*³ - procède sans doute de cette relation circulaire qu'entretiennent le projet infrastructurel et la

¹ Publié en 1949 à titre posthume, Armand Colin, p.52

² Cette consultation a mandaté dix équipes de maîtrise d'œuvre pour projeter la métropole de « l'après-Kyoto ». Lire les discours de Nicolas Sarkozy prononcés à l'occasion des présentations officielles qui ont jalonné le déroulement de la consultation : « Projets en matière de politique d'aménagement durable », Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, 26 juin 2007, 5 pages; « Inauguration de l'exposition sur le Grand Pari(s) », Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 29 avril 2009, 12 pages; « Le Grand Paris, 4 ans après », Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 10 octobre 2011, 13 pages.

³ La Société du Grand Paris a été créée le 3 juin 2010 par la Loi d'orientation du Grand Paris. Selon son article 7 (Paragraphe II), « l'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation [...] ». Le roman de Aurélien Bellanger *Le Grand Paris* raconte l'itinéraire du jeune Alexandre Belgrand (descendant dans la fiction d'Eugène Belgrand) dans les sphères du pouvoir politique national et grand-parisien, le livre constituant une réflexion sur le sens de la ville et la place de l'Islam dans les banlieues. Paru chez Gallimard, NRF, 2017

vision urbaine, la vision se matérialisant dans le projet, le projet s'incarnant à son tour comme vision. Elle induit aussi un certain nombre de décalages dus au fait que leurs trajectoires, si elles sont étroitement liées, suivent des cours différents.

Comment naissent les infrastructures urbaines ? Comment se réalisent-elles ? Comment grandissent-elles ? Objet pratique destiné à satisfaire les besoins urbains, l'infrastructure est un sujet à part entière, doté d'une capacité propre d'émancipation qui interagit avec le devenir de la ville. Les mouvements qu'elle initie s'entrelacent avec les circonstances qui l'affectent. C'est l'objet de cette recherche de comprendre les relations d'influence mutuelle que nouent les infrastructures et leurs territoires. En éclairant les causalités complexes selon lesquelles elles se construisent et se développent dans leur milieu urbain, cette recherche fait l'hypothèse que le prisme des infrastructures offre la possibilité de rendre intelligibles les temporalités des villes, leurs matérialités, leurs pratiques, leurs représentations. Ce faisant, elle entend circonscrire cet objet protéiforme qu'est l'infrastructure et comprendre les interférences qui travaillent l'agrandissement des villes, explorant la dialectique du basculement dans l'enracinement que décrivait Bernard Lepetit à propos de l'édification du réseau routier au cours du 18^{ème} siècle et du processus de mise en œuvre de la nouvelle carte administrative du pays sous la Révolution. L'historien disait de ces deux formes d'aménagement du territoire qui ont transformé la France moderne qu'elles « permettent de souligner la manière complexe dont le système urbain participe à son propre devenir, dont il est à la fois, pour utiliser le vocabulaire de la statistique, une variable explicative et expliquée⁴. »

Problème et promesse, le paradoxe infrastructurel

Problème et promesse, l'infrastructure manifeste un paradoxe structurant. Car pendant que les premiers coups de pioche du chantier du futur métro grand-parisien étaient célébrés⁵, ses prédécesseurs essuyaient les critiques, ployant sous la congestion qu'il s'agisse de l'aéroport d'Orly, du boulevard périphérique ou du Réseau Express Régional. Et ce en dépit des bons augures de leurs pères fondateurs. Maurice Doublet, alors préfet de la Région parisienne, ne déclarait-il pas le 14 novembre 1972 devant un parterre d'ambassadeurs : « La décennie 1960-1970 sera celle du périphérique et du

⁴ Bernard Lepetit, « La ville, cadre, objet, sujet : Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine. », *Enquête*, 4, La ville des sciences sociales, 1996, <https://enquete.revues.org/663>, pp. 10-11 ; *idem*, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.

⁵ Sybille Vincendon, « Grand Paris Express, c'est parti », *Libération*, 3 juin 2016.

R.E.R., réalisations qui par leur fini sur le plan de la technique et de l'adaptation au site dans le domaine de l'esthétique, s'offrent à l'admiration du monde⁶ ». Désormais reléguées au rang de vieilles choses, souvent vilipendées comme vétustes ou inadaptées, ces infrastructures ont eu elles aussi leur heure de gloire, alors brandies comme les remparts d'un urbanisme volontaire.

La dimension narrative des infrastructures exalte ces jeux de célébration et de détestation dont elles font l'objet, parfois plus mesurés, souvent exacerbés à la mesure de leur échelle. Pendant que des ouvrages sont livrés à la vindicte, restructurés pour s'adapter aux nouvelles attentes ou abandonnés à leur rôle de tuyau encombrant, d'autres sont accueillis comme la solution, réenclenchant un futur optimiste, occultant la matérialité honteuse du présent qui embarrasse. Mais ce ne sont pas seulement les ouvrages nouveaux qui, se superposant aux anciens, en modifient le statut, la réalité prosaïque palissant d'emblée à la vue de ces nouvelles modernités futuristes. Ce déclassement procède aussi du renouvellement de l'imaginaire, nourri des valeurs et des attentes et qui, au travers de leur promesse, fait miroiter un autre champ des possibles. Du fait de leur destinée moderne, les infrastructures semblent perpétuellement courir après le futur : le futur du passé qu'elles réalisent comme le futur du présent qu'elles anticipent, ces deux futurs se télescopant. Déjà en 1962, le théoricien de l'architecture Reyner Banham analysait dans un article « The obsolescent airport », l'obsolescence structurelle des infrastructures, pointant du doigt l'impermanence des aménagements aéroportuaires de Gatwick à Londres et d'Idlewild à New York⁷. « Un autre présent s'installe dans le futur » énonçait quant à lui Paul Andreu en 1978, peu de temps après l'ouverture du nouvel aéroport de Roissy-Charles de Gaulle dont il était le concepteur, questionnant rétrospectivement la valeur du futur qui avait conditionné la projection de l'ouvrage à l'aune de celui qui advenait dans le présent⁸.

Construites pour durer alors même que leurs fonctions sont destinées à évoluer, les infrastructures sont les otages du temps à moins que le temps ne soit le matériau même de leur existence. Saisir ce temps constitutif des infrastructures suppose de caractériser l'histoire de leurs futurs passés et présents ; de comprendre les glissements de représentations qui les façonnent et réalisent leur obsolescence, avérée ou décrétée. Leur naissance procède d'une conjonction des astres qui pourrait expliquer que le Grand Paris Express

⁶ Maurice Doublet, « Les transports dans la Région parisienne, Paralysie ou dossier bleu », Conférence des Ambassadeurs, 14 novembre 1972, Source Bibliothèque Nationale de France, Cote 8-Z-36903 (62), p.16

⁷ Reyner Banham, « The Obsolescent airport », *Architectural Review*, Vol.132, octobre 1962, pp.251-260.

⁸ Paul Andreu, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture, 5 janvier 1978, p. 27, Archives d'Aéroports de Paris.

incarne aujourd'hui le futur métropolitain alors que ses précurseurs « Arc Express » ou « Orbitale » - pourtant projets similaires de rocade métropolitaine de transports en commun - n'ont jamais pu atteindre ce rang⁹. Leur consécration comme icône tient à cette capacité de condenser et de recomposer la ville comme unité saisissable. *Eikon* en grec signifie représentation, image. Là où la spatialité échappe à l'intelligibilité, l'icône permet de substituer à un tout multiplié et insaisissable une représentation simplifiée¹⁰. Que reflète cette cristallisation – qui explique la (con) fusion du Grand Paris et du Grand Paris Express ? Comment se traduit-elle ? Et puis, lorsque la quête d'intelligibilité à laquelle elle aspirait échoue, comment l'icône dépassée subit-elle, parfois peu de temps après son avènement, le drame de la chute, d'autant plus difficile qu'elle figurait au firmament ? Ou dans une perspective moins dramatique, comment engage-t-elle sa deuxième vie, celle de la maturité solitaire et plus discrète, son invisibilité relative témoignant de sa réussite à avoir accompli sa mission ?

Pour embrasser ces paradoxes apparents, il nous faut d'abord définir la notion d'infrastructure. Bien sûr, c'est à une première acception, matérielle, que l'on pense pour la circonscrire, l'infrastructure se composant de divers ouvrages et canaux de plusieurs ordres, banals ou exceptionnels, formant une strate territoriale qui épouse et transcende l'espace aménagé. Comme l'exprime Antoine Picon, « l'échelle a son importance : pour pouvoir parler d'infrastructure, il faut qu'on se trouve en face d'un objet ou d'un système possédant un caractère imposant soit par sa taille soit par l'étendue de son déploiement¹¹. »

Cette étendue se traduit aussi par sa capacité d'expansion et l'ensemble des acteurs sociaux qu'elle touche de façon directe ou indirecte. De fait, l'infrastructure évolue en se transformant, dans un équilibre toujours instable du fait des changements techniques, des besoins urbains, des attentes sociales qui déstabilisent en permanence ses formes et ses fonctions. Ce mouvement de l'infrastructure est encadré par des institutions, des systèmes économiques, des modes de régulation qui sont générés par elle en même temps qu'ils en déterminent l'existence et le fonctionnement. Cette deuxième acception que nous qualifierons d'interactionnelle, la constitue comme *dispositif* au sens que lui donnait Michel Foucault d'un réseau qu'il est possible de tracer entre les

⁹ La genèse de ce projet remonte au projet Orbitale puis à celui du Métrophérique/Arc Express. La consultation internationale a permis aux acteurs politiques d'aboutir un projet qui avait mûri pendant vingt ans.

¹⁰ A propos de la notion d'icône urbaine, lire de Philip Ethington et Vanessa Schwartz, "An atlas of the urban icons project", *Urban history*, Vol 33.1, 2006, pp.5-19.

¹¹ Antoine Picon, « Infrastructure et imaginaire, une lecture alternative du changement technique » in Kostas Chatzis, Gilles Jeannot, Valérie November, Pascal Ughetto (eds), *Les métamorphoses des infrastructures, entre béton et numérique*, Peter Lang Editions, 2017, p.51.

différents éléments d'« un ensemble hétérogène », comportant des acteurs et des pouvoirs, des énoncés et des projets, des règles et des mesures¹².

Cet élargissement de la notion d'infrastructure nous amène à identifier une troisième acception selon laquelle nous envisagerons l'infrastructure et que nous qualifierons d'imaginaire. Produit d'une pensée, nourrie par des valeurs, des désirs et des attentes, traduite dans les projets, les doctrines et les savoirs, l'infrastructure est la source de représentations qui agissent à leur tour sur son devenir¹³.

De l'idée au réel, l'entrée par le projet

Il paraît dès lors difficile de comprendre la matérialité des infrastructures sans appréhender la nature des acteurs et des récits qui les ont faites naître et porter. L'entrée par le projet nous semble propice pour comprendre la trajectoire de l'idée qui les envisage au réel qui les façonne et ancrer l'imaginaire dans la réalité de l'objet. L'étude du territoire de la dernière enceinte militaire parisienne peut nous éclairer dans la compréhension de l'espace du projet qui réalise l'infrastructure¹⁴. Au moment de l'annexion décidée par Eugène Haussmann le 1^{er} janvier 1860, les fortifications dites de Thiers qui anticipent le nouveau périmètre municipal, ont déjà quinze ans. Elles gravent dans le sol et la pierre la frontière du Paris agrandi, avant de devenir un carcan trop étroit, vaincu par son inutilité militaire, débordé par l'urbanisation. « Certains Américains disent de Paris que c'est une *finished city*, une ville finie. [...] La ville qui s'arrête est une ville qui commence à mourir ; pour vivre, il faut se développer. Or Paris vit encore, et avec plus de vigueur que jamais. L'énorme ville évolue et s'accroît toujours¹⁵. » C'est ainsi que s'exprime en 1905 Jean Claude Nicolas Forestier, engagé dans les débats sur l'avenir de Paris. Le paysagiste a mobilisé les modèles observés dans les cités européennes et américaines pour examiner les systèmes de parcs dans la

¹² « [...] des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref du dit aussi bien que du non-dit », in Michel Foucault, « Le jeu de Michel Foucault », Entretien, *Dits et écrits*, Tome II. 1976-1979, Paris, Gallimard, 1994 [1977], Texte n°206, p. 299. Lire aussi de Jean-Samuel Beuscart et Ashveen Peerbaye, « Histoire de dispositifs », *Terrains et Travaux*, 2006/2, n°11, pp.3-15.

¹³ Lire de Nathalie Roseau, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire Urbaine*, n°45, 2016, pp.5-16.

¹⁴ La recherche de Jean-Louis Cohen et André Lortie constitue l'ouvrage de référence pour comprendre la matérialité de ce territoire métropolitain. Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périph, Les seuils de la ville*, Paris, Picard, 1992.

¹⁵ Jean-Claude-Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Norma Editions, [1906],1997, p.93-94

perspective de l'agrandissement des villes. Peu après, Louis Dausset et Marcel Poète projettent l'aménagement des fortifications tandis que ce dernier, avec Louis Bonnier, produit en 1913 le « rapport de la commission d'extension de Paris », premier document à envisager l'avenir d'un « plus Grand Paris ¹⁶». Voté par la loi du 19 avril 1919, le déclassement de l'enceinte qui s'engage dans l'entre-deux-guerres ouvre la possibilité de nouveaux projets parmi lesquels figure le « boulevard périphérique » qui apparaît sous la période de Vichy, dans le sillage des lois permettant la « libération » de la Zone. D'un idéal de *parkway* à une réalité d'autoroute qui advient sous les « Trente Glorieuses », il est dépassé, aussitôt inauguré, victime de son succès pratique comme l'atteste l'infortune du projet de super-périphérique dont la maquette est brûlée avant même le bouclage définitif du « périph » en 1973.

Le moment de la réception du périphérique témoigne à lui seul des retournements de représentations dont pâtissent les infrastructures, parfois subits ou plus latents. Accueilli dans l'indifférence et la critique alors qu'il figurait parmi les projets prometteurs du nouveau cycle d'urbanisation de la région parisienne - réalisation qui devait, selon les termes de Maurice Doublet « s'offrir à l'admiration du monde » -, sa concrétisation pratique efface le projet futuriste qui l'avait fondé. Nœud gordien - institutionnel, infrastructurel, urbain - de la métropole, la ceinture parisienne n'en continue pas moins d'être un lieu de projection comme en témoignent les visions successives qui l'ont projetée depuis. Cette situation à la frontière la caractérise comme envers de la ville, partageant des questions communes en même temps qu'elle lui oppose un contre-champ. C'est ainsi que nous avons exploré selon une perspective diachronique un autre de ces « inter-mondes », l'aéroport, que nous envisagions comme *u-topos*, ailleurs territorial au travers duquel sa ville d'accostage projette son extériorité - changement d'échelle, frontière spatiale, utopie sociale, dépassement technologique¹⁷.

Pour circonscrire la notion d'infrastructure et ce qu'elle fait à la ville, nous proposons de rentrer dans l'espace du projet qui la fabrique. Trois perspectives nous guident dans cette investigation. La première s'intéresse aux *causalités*. L'avènement des infrastructures est marqué par le temps long qui sépare leur conception de leur ouverture, s'échelonnant sur des décennies

¹⁶ Commission d'extension de Paris de la préfecture de la Seine, Considérations techniques préliminaires, Imprimerie municipale, Paris, 1913. Pour une histoire du Grand Paris institutionnel, lire de Emmanuel Bellanger, « La traversée historique du Grand Paris », *Mouvements*, n°74, La Découverte, 2013/2, p.52-62. A propos de l'idée du Grand Paris, on pourra se référer en première analyse aux ouvrages suivants : Danièle Voldman (sous la dir.), *Région parisienne, Approches d'une notion, 1860-1980*, Cahiers n°12 de l'Institut d'Histoire du Temps Présent, octobre 1989 ; Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger, Mathieu Flonneau, *Paris-Banlieues, Conflits et solidarités*, Paris, Creaphis, 2007 ; Florence Bourillon et Annie Fourcaut (sous la dir.), *Agrandir Paris*, Paris, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2011.

¹⁷ Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

alors même que les conditions de leur matérialité imposent des formes d'irréversibilité. Leur réalisation est le fruit de tensions entre les fluctuations des pratiques sociales qui façonnent leurs usages et la durabilité des ouvrages qui les composent ; entre les usages qui les définissent et leur émancipation comme agent propre ; entre les temps de la gestation, de la projection, de la construction, de la réception, de la banalisation et parfois du rejet, faits de latences, d'accélération, de retournements. Loin d'être le résultat d'un train d'ondes causales privilégié, l'infrastructure est issue de constantes interactions, la constituant comme scène d'un ajustement dynamique¹⁸.

La deuxième perspective s'intéresse aux *récits*. Souvent projetées dans une forme d'optimisme technologique, les infrastructures n'en provoquent pas moins des désenchantements, aussi cruels que les idéaux avaient été élevés, ou des réactivations, la déception motivant le sursaut du renouveau. Traduits dans les modèles, les discours, les visions, les images, ces récits en déterminent pour partie le rôle et la fonction. Les questionner permet de mettre en évidence leurs effets, les décalages qui résultent de leur mise en regard avec le réel, celui-ci rétroagissant sur leur propre reformulation. C'est aussi interroger la positivité tragique de la modernité qui est à l'œuvre dans les projets infrastructurels et qui explique les retournements subits dont ils font l'objet. C'est enfin considérer l'infrastructure dans son épaisseur historique comme palimpseste de l'imaginaire.

La troisième perspective s'intéresse aux *échelles*. Agrandissant l'échelle de la ville existante, l'infrastructure épouse l'échelle de la ville à venir, cette situation à la frontière la plaçant en dehors (par rapport au présent) et en dedans (par rapport au futur). Ces perturbations déstabilisent et restabilisent l'équilibre du milieu urbain, produisant des changements d'ordre spatial, épistémique, politique. La subversion des frontières et la transcendance des échelles s'accompagnent d'une redéfinition du local, l'infrastructure transcendant en même temps qu'elle s'approprie l'espace de la ville, selon un double mouvement de *civilisation* de l'infrastructure et d'*infrastructuralisation* de la ville.

¹⁸ Marc Bloch, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, pp.23-32 in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpen, 1963, tome II, pp.833-838.

Le futur des villes, une perspective rétrospective

Ces questions seront approfondies au travers de trois études infra-urbaines qui explorent des infrastructures spécifiques saisies à des moments différents de leur histoire, dans des contextes métropolitains distincts. New York, Paris, Hong Kong : c'est dans ces trois milieux métropolitains que nous avons choisi d'enquêter pour comprendre les trajectoires infrastructurales : l'Odyssée du Parkway new-yorkais, le tournant du Grand Paris des « Trente Glorieuses », la transformation aéroportuaire de l'archipel hongkongais depuis les années 1990.

Ces trois situations incarnent des transitions infrastructurales d'ordres et de registres différents. Inventé dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, développé dans l'entre-deux-guerres dans le cadre du Plan régional, le système des parkways new-yorkais connaît une double mutation au tournant de la deuxième guerre mondiale. D'une part, les ouvrages existants se métamorphosent à la faveur de la massification du trafic. D'autre part, les nouvelles réalisations, ouvrages circulatoires de grande dimension financés par les programmes fédéraux, prennent leurs distances par rapport à l'idée d'intégration portée par le parkway. Si la figure première, faisant coexister la voie et le paysage, inscrite dans le projet métropolitain des systèmes de parcs (*Parksystems*) se fait déborder par l'infrastructure routière massive et solitaire, elle ne disparaît pas pour autant, objet d'une réhabilitation à partir des années 1970 sous la forme d'une patrimonialisation qui va réactualiser l'idée dans l'urbanisme contemporain.

Ce déplacement des significations s'observe aussi au tournant des « Trente Glorieuses », au travers d'un second moment, parisien, celui de la réception du boulevard périphérique et du nouvel aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, ouverts à un an d'intervalle en plein choc pétrolier. Conçues de manière parallèle comme les grand-œuvres du « nouveau » Paris gaullo-pompidolien, les deux infrastructures, l'une centrale et l'autre périphérique, ne connaissent pas les mêmes fortunes médiatiques. Les réceptions sont contrastées : critique vive d'un côté, l'ouvrage étant à peine achevé qu'il est déjà jugé dépassé ; étonnement de l'autre, l'ouvrage sorti de terre stimulant les métaphores science-fictionnelles. La longue durée des projets - celle de leur gestation, celle de leur réalisation, celle de leur digestion - permet d'élargir dans le temps ce moment particulier pour comprendre les raisons des discordances observées ainsi que les jeux d'appartenance et d'émancipation qui lient ces infrastructures au Grand Paris en formation.

C'est enfin au projet de l'infrastructure aérienne hongkongaise que nous nous intéresserons, parcourant les années 1990 à 2010 pour explorer cette troisième transition qui voit la cité-Etat se transformer sous l'influence d'une infrastructure protéiforme. « The shape of things to come » constitue la formule répétée par les édiles hongkongais pour traduire leur volonté d'imprimer leur marque sur la ville qui advient, le projet aéroportuaire modifiant la géographie métropolitaine et régionale en même temps qu'il se modèle selon son contexte. Si l'infrastructure constitue l'instrument technique et politique qui permet à la métropole de se construire, l'intégration régionale dans la mégalopole chinoise du Delta de la Rivière des Perles brouille les relations que son projet noue avec le dessin de la ville, entre moyens et fins.

Si les études sont ancrées dans des contextes historiques, elles n'en constituent pas moins, par le choix de leurs terrains, des *case studies* qui se confrontent à nos défis présents. En premier lieu celui de la conscience environnementale dont l'un des épicycloses s'est cristallisé au tournant des années 1960 avec la naissance de l'écologie politique déterminant pour partie leurs destinées. Mise à mal par le raz-de-marée automobile, la traversée du désert du parkway n'a duré qu'un temps, sa « renaissance » à la faveur de la condamnation du débordement automobile se déployant à travers le monde. Si l'horizon écologique a conduit le contemporain à s'emparer à nouveau de la figure comme le font les paysagistes promoteurs du *Landscape Urbanism*, il n'en demeure pas moins que celle-ci fait l'objet de distorsions et de dévoiements sur lesquels nous reviendrons. Les infrastructures modernes des « Trente Glorieuses » incarnent pour leur part ce registre héroïque des remparts de l'urbanisme volontaire auquel il nous semble qu'appartiennent encore de nombreux projets infrastructurels à l'œuvre aujourd'hui quoique plus insérés en apparence dans les scénarios urbains des métropoles. Enfin, si la dimension inédite du cas de Hong Kong a été maintes fois soulignée dans la littérature des *Urban studies* sur l'hypermodernité, l'histoire déjà trentenaire de son infrastructure aérienne se poursuit encore, les trajectoires empruntées articulant maintes controverses autour des enjeux géopolitiques, environnementaux et sociaux du devenir de l'archipel, mettant à distance les notions de « non-lieu » et d'« homogénéisation » trop souvent attachées à la « ville globale ».

Envisagée selon des modalités différentes, la perspective spatio-temporelle que nous adopterons aspire à comprendre la genèse de ces infrastructures puis leur création suivie de leur médiatisation, de leur appropriation et de leur émancipation qui leur confère ce double rôle de « variable expliquée et explicative » de la ville à venir pour reprendre les mots de Bernard Lepetit. A travers les trois narrations infra-urbaines que nous développerons, cette recherche propose de relire l'histoire des villes au prisme de leurs

infrastructures. Cette perspective diachronique nous aidera à comprendre leurs rapports d'échelles chrono-topiques qui favorisent l'agrandissement des villes. Ici le temps n'est pas seulement celui qui jalonne les âges de la réalisation des artefacts. Il en est aussi la matière, caractérisant les futurs auxquels les projets se rapportent et dont ils peuvent être les otages ou les guides. La question des récits est essentielle pour comprendre leur naissance et leur construction, leur panne et leur remobilisation, évaluer la façon dont ils traversent l'infrastructure, entre présent et futur, entre urbain et technologique, entre politique et social¹⁹.

Ville et infrastructure : l'explicitation des questions scientifiques et pratiques soulevées par ce couple constitue un préalable nécessaire avant de plonger dans nos enquêtes. Après avoir éclairci le cadre critique dans lequel nous inscrivons cette recherche, les notions et les questions qu'il soulève, nous déploierons nos trois études sur New York, Paris, Hong Kong, pour conclure sur les processus contemporains. La ville fait depuis le tournant du siècle, l'objet de nouveaux récits - ville globale, ville durable, ville intelligente - en référence à des mutations profondes d'ordres divers et croisés qui la traversent : la mondialisation, l'écologie, la numérisation. Au prisme des futurs qu'ils envisagent, qu'en est-il des processus qui conduisent à infrastructuraliser la ville en même temps que l'infrastructure s'urbanise ? Comprendre la ville à partir du projet infrastructurel, questionner le futur de l'infrastructure au prisme des horizons urbains : à la lumière des conclusions de nos enquêtes, nous poursuivrons ce double prisme de l'analyseur et de l'analysé pour mieux saisir les enjeux de l'urbanisme contemporain. Si la « ville durable » consiste à envisager le futur de la ville telle qu'elle est, si la « ville intelligente » consiste à apprendre de sa mémoire, une lecture de l'infrastructure dans ses dimensions matérielle, politique, imaginaire, peut aider à en tracer les perspectives.

¹⁹ Pour mieux saisir cette « matière » du temps, nous nous appuyerons en particulier sur les « régimes d'historicité » développés par François Hartog, *Régimes d'historicité, Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003, et sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre I.

I

L'INFRASTRUCTURE ET LA VILLE-TERRITOIRE

« Ne pas essayer trop vite de trouver une définition de la ville. C'est beaucoup trop gros, on a toutes les chances de se tromper. D'abord, faire l'inventaire de ce que l'on voit. »

Georges Perec, *Espèces d'espaces*, 1974²⁰

« Le premier acte qu'il convient d'accomplir si l'on veut se mettre en condition d'y voir clair consiste donc à retirer ses projections. [...] De toute façon, il n'y a même pas de définition de la ville tout court en tant que phénomène contemporain, historique et transculturel. Ou, ce qui revient au même, il y en a autant que de disciplines intéressées, et aucune n'est rigoureuse. »

André Corboz, « « Non-City » Revisited », 1987²¹

« Because the basic object of infrastructure is so diverse and can be analyzed in so many different ways, the choice of methodology is a theoretical question. »

Brian Larkin, « The politics and poetics of infrastructure », 2013²²

Dans le « paysage des mots en concurrence²³ » qui décrit et projette la ville, nous éprouvons des difficultés à nommer les phénomènes qui la travaillent, à identifier leurs causalités, à tracer les chemins de leur compréhension. C'est pourquoi il nous semble important d'éclairer les termes de notre recherche à la lumière du mouvement de métropolisation qui parcourt les villes. Au-delà d'un état de l'art, cette approche définitionnelle a pour objet de comprendre la

²⁰ Paru aux éditions Galilée.

²¹ In « *La ville inquiète* », *Le temps de la réflexion*, Paris, Gallimard, n°VIII, 1987, pp.45-59, présenté et republié in *Le territoire comme palimpseste et autres essais* (Introduction de Sébastien Marot), Besançon, Editions de l'imprimeur, 2001, p.186.

²² In *The Annual Review of Anthropology*, Vol.42, 2013, p.338.

²³ Olivier Ratouis, « La planification du Grand Paris au prisme des catégories urbaines, Des années 1930 aux années 1960 », *Inventer le Grand Paris, 40's-60's, Regards croisés sur les métropoles*, Communication, Paris, Auditorium du Petit Palais, 1^{er} décembre 2015. A paraître sur www.inventerlegrandparis.fr

ville et l'infrastructure à travers la plasticité de leurs termes et de préciser les positionnements qui articuleront les trois enquêtes qui vont suivre.

Les mots de la grande ville

« A travers l'apparition et la disparition des mots, l'émergence de nouveaux mots, se dévoilent des tentatives, mouvements, qui cherchent à caractériser des événements, des transformations²⁴. » La quête d'un nouveau langage apte à mettre des mots sur des phénomènes inédits, des moments de transition, n'a cessé de façonner le vocabulaire de la grande ville, confrontée aux échelles en rupture, aux artefacts nouveaux, aux causalités complexes qui s'entremêlent. Des mots sont inventés, d'autres sont réhabilités, d'autres encore sont réassemblés dans de nouvelles significations. Ces mots à leur tour, émergents ou résurgents, stimulent des idées et des concepts en parallèle de l'évolution des phénomènes historiques qu'ils sont voués à décrire. Pour mieux caractériser les enjeux qu'ils portent, nous proposons de revenir sur trois mots qui sont indissociables de la désignation de la grande ville : métropole, urbain, territoire.

Métropole : état et projet

Le terme de *métropole* sature aujourd'hui la sphère politique. Pourtant, il n'a pas toujours été omniprésent. Sa réapparition en France se serait produite au tournant des années 1990 après une éclipse relative, comme l'énonce une étude publiée en 1989 par le Commissariat général au Plan sur la « métropolisation des discours urbains²⁵ ». L'effacement et la renaissance du terme parcourent l'histoire des villes, le langage servant à porter des sens différents et fluctuants comme l'attestent les notices contenues dans *L'aventure des mots de la ville* consacrées à l'usage du mot en France, en Grande Bretagne, en Italie, au Portugal et au Brésil²⁶. Son étymologie gréco-latine -

²⁴ Préface de Rosalind Williams, « Infrastructure as Lived Experience » in Pierre Bélanger, *Landscape as infrastructure*, Routledge, 2017, pp.6-7.

²⁵ Jacques Ion, André Micoud, Michel Peroni et al, *Métropoliser la ville: étude exploratoire sur quelques transformations récentes des façons de dire l'urbain*, CRESAL, Commissariat général au Plan, 1989, 75 p., cité in Olivier Ratouis, *op.cit.*

²⁶ Cette entreprise ambitieuse retrace dans une perspective transnationale l'itinéraire de termes constitutifs de la ville. Lire l'article « Métropole » in Christian Topalov, Laurent Coudroy de Lille, Jean-Charles Depaule, Brigitte Marin, *L'Aventure des mots de la ville, A travers le temps, les langues, les sociétés*, Editions Robert Laffont, Collection Bouquins, 2010, pp.749-774. Voir sur ce projet scientifique et éditorial de Jean-Charles Depaule, Christian Topalov, « La ville à travers ses mots », *Enquête 4, op.cit.*, pp.247-266, publié dans le même opus où apparaît

cité-mère en grec, capitale d'une province administrative en latin - inaugure la plasticité des significations qu'il va revêtir au cours des siècles : ville capitale, ville du pouvoir (administratif, ecclésiastique) qui protège son territoire autant qu'elle exerce sur lui un rapport de domination. Le mot désigne plus largement les cités qui rayonnent sur le plan national voire international - culturellement, scientifiquement, artistiquement. Il ouvre tôt à un large spectre de significations politiques et économiques, mais aussi littéraires et philosophiques. Comme le rappelle Antoine Picon, la pensée saint-simonienne de la métropole, fondée sur les réseaux techniques, économiques et politiques, se double de connotations religieuses et poétiques qui se déploieront en France sous la plume de Balzac, Hugo, Baudelaire. Du cadre rigide des pouvoirs doit émerger un potentiel d'aventure, la métropole figurant un espace qui déborde constamment²⁷.

Donnant son nom à des réseaux de circulation ferroviaire (le métropolitain) qui permettent aux villes qui en sont pourvues de s'élever à cette distinction, le mot est utilisé au 20 me siècle pour affirmer la modernité des villes (internationale, globale), désigner des hiérarchies et des rapports de domination (d'équilibre, d'aire), décrire des phénomènes : diffuse pour caractériser sa distension spatiale, spontanée pour qualifier sa propension à muter, polycentrique pour désigner ses reconfigurations.

Le paysage sémantique grand-parisien témoigne d'occurrences plus ou moins marquées du terme depuis l'après-guerre jusqu'à nos jours. Instituées pour faire barrage à l'extension de la capitale, les politiques nationales d'aménagement qui s'engagent dans la foulée de la publication du pamphlet de Jean-François Gravier *Paris et le désert français* (1947), entendent contrer le double processus de croissance et d'autonomisation de la région parisienne, donnant naissance en 1963 au terme de « métropole d'équilibre ²⁸ » qui s'impose en distinction de la capitale. Cependant, les travaux du tout jeune district régional dont Paul Delouvrier a pris la tête et l'inflexion qu'ils vont donner à la planification au cours de la décennie qui suit, ne contribuent pas à réhabiliter la place du mot dans le langage urbain de la capitale. Considéré

l'article posthume de Bernard Lepetit, « La ville, cadre, objet, sujet » ; On pourra aussi se référer à Michel Lussault, « L'espace pris aux mots », in Jacques Lévy (dir), « Nouvelles géographies », *Le Débat*, n 92, Paris, Gallimard, novembre-décembre 1996, pp.99-110 ; ainsi qu'à Olivier Ratouis (ed), « La ville entre dire et faire », *Mots, Les langages du politique*, n 72, juillet 2003, <https://journals.openedition.org/mots/5293>: pp.3-9 (« Présentation ») et pp.13-27 (« Le tout et la partie : des catégories de l'urbain à nommer ») et enfin à Françoise Choay, Pierre Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.

²⁷ Antoine Picon, *Les saint-simoniens, Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002, pp.245-283.

²⁸ La notion est introduite par les géographes Jean Hautreux et Robert Rochefort dans le rapport qu'ils remettent en 1963, à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action (DATAR, crée en 1963). Huit villes y sont identifiées comme « m tropolises d'équilibre ».

comme technocratique, trop associé aux « métropoles d'équilibre » dont les origines graviéristes restent tenaces, le terme est relativement absent des réflexions qui président à l'élaboration du premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme en 1965. Celui de « Grand Paris » est quant à lui jugé élitaire et fané alors qu'il avait été maintes fois utilisé avant-guerre et ce depuis les premières réflexions régionales menées par Bonnier et Poète dans les années 1910. A ces mots effacés, on leur préfère ceux d'« agglomération » ou de « région » qui apparaissent dans maints ouvrages et auxquels préfèrent recourir les édiles urbains, le premier apparaissant plus qualifié pour désigner la réalité vivante des phénomènes tandis que le second, plus approprié au domaine administratif, s'impose dans les appellations des plans et des institutions, occultant la partition départementale qui a été fragilisée par la loi de réorganisation administrative votée en 1964²⁹. Au moment où la ville déborde des limites du Département de la Seine qui constituait de fait son instance historique de gouvernement, un changement d'échelle est observé par Pierre Sudreau, commissaire à la construction et à l'urbanisme de la Région parisienne, qui relève que « chaque année, c'est la valeur d'une grande ville de France qui vient s'agglutiner à l'immense métropole dont la population est supérieure à celle de 33 agglomérations françaises³⁰. » Changement d'échelle que Paul Delouvrier partage et transpose à l'action dans l'introduction du Schéma directeur : « [...] il faut constamment garder présent à l'esprit qu'entre une agglomération d'un demi-million d'habitants ou d'un million d'habitants – généralement considérée en France comme une « grande agglomération » - et la région de Paris, dix à vingt fois plus peuplée, la différence n'est pas seulement de degré dans le volume des moyens à mettre en œuvre, mais véritablement de nature, et dans les problèmes posés, et dans les solutions à lui apporter³¹. » Dans cette transition, les mots émergent ici pour mesurer la croissance urbaine, décadrer l'objet d'analyse, élargir le champ de la ville à d'autres savoirs - statistique,

²⁹ Olivier Ratouis, *op.cit.* A l'appui de son analyse, Olivier Ratouis cite les références suivantes : « Paris et sa région », *Urbanisme*, n°51, 1956, la résurgence du vocable établissant une filiation avec le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne et la loi du 4 mai 1932 autorisant l'établissement d'un projet d'aménagement de la Région Parisienne ; Jean Legaret (Ed.), *Le statut de Paris, T.2. L'agglomération parisienne*, Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1959. A la demande du conseil municipal de Paris, Jean Legaret examine précisément le vocabulaire de la désignation politique de la nouvelle entité définie par le district. S'agissant du terme d'agglomération, il cite notamment les publications de Robert Auzelle, *Technique de l'urbanisme, L'aménagement des agglomérations urbaines*, Que Sais-Je ?, 1953, ou de Paul-Henry Chombart de Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne*, Presses Universitaires de France, 1952.

³⁰ Pierre Sudreau, « L'avenir de Paris » in Jean Legaret (dir), *Le statut de Paris, op.cit.*, pp.123-157. Cité in Olivier Ratouis, *op.cit.*

³¹ Paul Delouvrier, (Introduction générale), « Objectifs de l'urbanisme et de l'aménagement de la Région de Paris », Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, Source DRIEA, p.25.

démographique, géographique, cartographique -, comparer avec les autres villes françaises et capitales internationales, modifier les termes de l'action.

Le Grand Paris revient discrètement au tournant des années 1980, d'abord sous la forme de la thèse monumentale de Michel Carmona qui propose une première histoire complète du Grand Paris³². Cette réapparition est suivie de peu de celle du terme métropolitain avec la fondation en 1983 de l'Association mondiale des grandes métropoles par Michel Giraud, président du conseil régional d'Ile de France – association qui réunit en son sein les soixante plus grandes agglomérations du globe. Au tournant des années 1990, la revue des *Cahiers de l'IAURIF* amorce un retour de la grande dimension urbaine, dans le sillage des premières réflexions autour du nouveau Schéma Directeur régional³³. Confrontées aux tournants de la globalisation et de la décentralisation, les grandes villes appellent à renouveler les vocables qui les désignent. Métropolisation et mondialisation sont étroitement associées, termes tous deux discutés par François Ascher et Pierre Veltz qui signent à un an d'intervalle deux ouvrages : *Metapolis ou l'avenir des villes* pour le premier et *Mondialisations, villes et territoires, L'économie d'archipel* pour le second³⁴. Auteurs de travaux de recherche sur la gouvernabilité des grandes villes, Bernard Jouve et Christian Lefèvre créent en 2007 une revue électronique bilingue nommée *Métropoles*, qui se veut « thématique et non disciplinaire », ouverte à tous les champs de recherche qui envisagent de comprendre le fait urbain³⁵. C'est aussi au travers du terme de gouvernance que les historiens Emmanuel Bellanger et Denis Bocquet renomment Métropole ce qu'ils percevaient auparavant à travers les archives comme agglomération, région, ville³⁶. Cantonné dans un cadre administratif qui servait à hiérarchiser ou structurer, le terme se problématise.

A Paris, l'élection de Bertrand Delanoë en 2001 inaugure la reprise du mot dans le champ politique avec la réouverture du dialogue entre la capitale et ses communes riveraines grâce à l'action de Pierre Mansat, nommé adjoint aux « relations de la ville avec les collectivités territoriales d'Ile de France ». S'entourant d'experts et de chercheurs, la nouvelle mandature initie des

³² Michel Carmona, *Le Grand Paris, L'évolution de l'idée d'aménagement*, Bagnaux, Girotypo, 1980, exemplaire BNF en 2 volumes (volume principal de 703 pages et volume annexe de 339 pages). Elle sera suivie d'autres travaux de nature historique jusqu'à l'ouverture récente du site www.inventerlegrandparis, portail web documentaire créé en 2017 par le collectif de chercheurs "Inventer le Grand Paris".

³³ Lire en particulier le numéro 102 de novembre 1992, consacré aux « Trésors de la couronne ».

³⁴ Le premier aux PUF en 1996, le deuxième aux éditions Odile Jacob en 1995.

³⁵ <https://journals.openedition.org/metropoles/> La revue vient de fêter ses 10 ans.

³⁶ Emmanuel Bellanger, « La traversée historique du Grand Paris », *op.cit.*, pp.60-62 ; Denis Bocquet, « Gouvernance territoriale et enjeux du Grand Paris : la métropole capitale entre inerties et réformes », in Sabine Bastian et Franck Trouilloud, *Frankreich und Frankophonie*, Meidenbauer, 2009. pp.25-48.

travaux de recherche ainsi que des expositions à l'Hôtel de Ville et au Pavillon de l'Arsenal dont l'une des premières, intitulée *Territoires partagés, l'archipel métropolitain* (2002), donne lieu à un ouvrage, sous la direction de Jean-Pierre Pranlas-Descours qui « présente l'histoire et projette l'avenir de la métropole »³⁷. Trois ans plus tard est créée la « Conférence métropolitaine » (2005) qui réunit une partie des élus de l'agglomération et préfigure le futur syndicat Paris Métropole créé en 2009³⁸.

A cette date, s'élaborent les travaux issus de la consultation internationale qu'a initiée en 2007 le nouveau gouvernement de Nicolas Sarkozy. « Pour l'avenir du Paris métropolitain » : annoncée lors de l'inauguration du nouveau satellite d'embarquement de l'aéroport de Roissy, la consultation est rebaptisée à son lancement officiel consultation internationale « du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». La préemption par le duo formé par Nicolas Sarkozy et Christian Blanc des questions de l'agglomération sous la bannière du « Grand Paris » stimule les édiles parisiens qui poursuivent leur action et la médiatisation du sujet métropolitain. Tandis que la « loi relative au Grand Paris » est votée (2010), instituant la Société du Grand Paris et l'Etablissement public de Paris Saclay, un nouveau cycle trisannuel de conférences « Gouverner les métropoles », réunissant des élus européens ainsi que des chercheurs du monde entier, est organisé à l'Hôtel de Ville, auquel nous avons contribué³⁹. Avec les projets et les acteurs, le rythme opérationnel s'accélère. L'institution politique ayant vocation à gouverner le « nouveau Grand Paris » est mise en place le 1^{er} janvier 2016 sous le nom de « Métropole du Grand Paris » de concert avec les futurs « Etablissements publics territoriaux » qui la composent. Cet acte n'est pas sans soulever de nombreux débats et contestations. « La Métropole, c'est la Région », s'exclame la présidente de la Région Ile de France appelant à la suppression de la nouvelle collectivité⁴⁰. Les périmètres et compétences de la future « Métropole » sont sujets à caution – c'est toujours le cas aujourd'hui sous le quinquennat d'Emmanuel Macron. Agglomération, région, système ou archipel : Qu'est-ce qu'une métropole ? Quels doivent être ses pouvoirs politiques ? Quelle est son échelle ? Doit-elle

³⁷ Jean-Pierre Pranlas-Descours, *Territoires partagés, L'archipel métropolitain*, Ed du Pavillon de l'Arsenal, 2002.

³⁸ Renommé depuis fin 2016 « Forum métropolitain du Grand Paris ». Lire de Pierre Mansat, « Agir en termes métropolitains », Entretien avec Olivier Mongin et Ana Sander, *Esprit*, octobre 2008, pp.186-194.

³⁹ Christian Lefèvre, Nathalie Roseau, Tommaso Vitale (Eds), *De la ville à la métropole, les défis de la gouvernance*, Paris, Œil d'Or, 2013. « Gouverner les métropoles, Pouvoirs et territoires, Nouvelles directions de recherche », Colloque international organisé à l'Hôtel de Ville de Paris par le CEE (Centre d'études européennes, Sciences Po) et le LATTIS (CNRS, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université Paris Est Marne-La-Vallée), 28-30 novembre 2012. Lire aussi de Frédéric Gilli, *Le Grand Paris, Emergence d'une métropole*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014.

⁴⁰ In *La Tribune*, 30 juin 2016. <https://www.latribune.fr/regions/ile-de-france/la-metropole-c-est-la-region-valerie-pecresse-583285.html>

se traduire par des contours spatiaux ? Quels sont les projets susceptibles d'agir à son niveau ? Associées aux enjeux politico-urbains, ces questions définitionnelles vont faire glisser les significations des termes. Alors que le terme de Grand Paris s'entend aujourd'hui de manière plus restrictive que ne le laissaient présager les travaux de la consultation (réduit aux projets opérationnels engagés par les acteurs étatiques pour transformer l'agglomération), le terme de Métropole a glissé quant à lui vers une acception administrative que revendiquent d'ailleurs d'autres villes françaises dans le cadre de la loi dite de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » votée en 2014. Accaparé par tous, le mot s'est à nouveau institutionnalisé, occultant sa force de questionnement. Problématisant une réalité, celle de la grande ville, il semble vouloir s'en affranchir, introduisant une confusion entre état présent et dessein projeté. La métropole, terme polysémique et plastique, est ici à la fois *fiction* et *réalité*.

Urbain : figurer la grande ville

Derrière ces mots qui éclaircissent et brouillent en même temps, se noue la question de l'*urbain*, l'adjectif substantivé ayant acquis ses lettres de noblesse avec l'usage qu'en a fait en 1970 Henri Lefebvre dans son livre *Du rural à l'urbain* et la traduction en 1996, préfacée par Françoise Choay de l'ouvrage de Melvin Webber, *L'urbain sans lieu ni bornes* dont le texte américain paraît en 1964⁴¹. Dans cette « exploration des structures urbaines », Webber contribue avec ses compagnons universitaires et praticiens à la formulation d'énoncés qui tentent de circonscrire les configurations inédites des villes américaines qui émergent dans cet après-guerre témoin d'une croissance fulgurante de l'urbanisation. *Megalopolis* (Jean Gottmann, 1961), *Super-city* (Christopher Tunnard, 1963)⁴² : ce vocabulaire de la grande ville ne cessera de se renouveler jusqu'à notre présent urbain avec les analyses de François Ascher (*Metapolis*, 1995), Edward Soja (*Megaregion*, 2000) André Corboz (*Hyperville*, 2000) ou Thomas Sieverts (*Zwischenstadt*, 2004)⁴³. Ici aussi, le champ sémantique déployé, visuel et textuel, désigne et agit, s'entremêle au réel.

⁴¹ Henri Lefebvre, *Du rural à l'urbain*, Paris, Anthropos, 1970. La version française de l'ouvrage de Webber est publiée en 1996 aux éditions de l'Aube. Il s'agit de la traduction du texte "The Urban Place and the Nonplace Urban Realm", extrait de Melvin M. Webber, Eds, *Explorations into Urban Structure*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 1964.

⁴² Jean Gottmann, *Megalopolis, The urbanized North-eastern seaboard of the United States*, New York, The 20th century fund, 1961 ; Christopher Tunnard et Boris Pushkarev, *Man-Made America : Chaos or Control*, Yale University Press, 1963

⁴³ François Ascher, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editons Odile Jacob, 1995 ; André Corboz, « La Suisse comme hyperville », *Le Visiteur*, 6, 2000, pp.112-129 ; Edward W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Wiley- Blackwell, 2000 ; Thomas

« Comme si, au moment où la grande ville, la métropole, la GrossStadt allait en appeler à une image de l'agglomération autre que strictement architecturale, il avait paru indispensable d'en préserver la visibilité ou, pour parler comme Freud, la *figurabilité*⁴⁴. » Le propre du milieu urbain est d'être en soi une structure fondamentalement narcissique nous rappelle Hubert Damisch. L'histoire des représentations de la grande ville peut se comprendre à travers la quête de son imagibilité comme l'exprime Roland Barthes dans son opus sur *La Tour Eiffel* (1964), à propos de la vue aérienne qui « donne le monde à lire, et non seulement à percevoir. [...] Paris et la France deviennent [...] des objets intelligibles, sans cependant – et c'est là le nouveau – rien perdre de leur matérialité ; une catégorie nouvelle apparaît, celle de l'abstraction concrète : tel est d'ailleurs le sens que l'on peut donner aujourd'hui au mot *structure* : un corps de formes intelligentes⁴⁵. »

Figurer ou décrire, c'est projeter et cet adage s'est confirmé lorsqu'il s'est agi de formuler les visions pour le Grand Paris. Associant chercheurs et praticiens autour des architectes mandataires, la consultation du « Grand Pari(s) » a ouvert en grand le champ de la réflexion autour de l'urbain. Un répertoire s'est constitué, mobilisant de nombreuses disciplines et des travaux de recherche d'horizons divers, travaillant des concepts, élaborant des figures graphiques⁴⁶. Assez inédite pour un cadre défini par des instances de planification habituées à des cercles de réflexion plus restreints, la consultation a favorisé une forme d'interdisciplinarité (indispensable à l'appréhension du terme). Si les architectes, géographes, politistes, économistes, écologues, sociologues, ingénieurs, artistes y défendaient leurs pré-carrés, beaucoup ont accepté de se risquer sur les terres des autres de même qu'ils ont toléré les incursions étrangères dans leurs sphères, conscients que des approches par trop sectorisées ne pouvaient à elles seules suffire à saisir l'urbain. Sont ainsi apparus divers schémas explicatifs consacrés aux pouvoirs, aux spatialités, aux flux, qui tentaient de transcender les frontières disciplinaires sans pour autant échapper à d'autres formes de cloisonnement.

Sieverts, *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt* [1997], Marseille, Editions Parenthèses, 2004.

⁴⁴ Hubert Damisch, *Skyline, La ville Narcisse*, Paris, Seuil, 1996, p.29

⁴⁵ Roland Barthes, *La Tour Eiffel*, Paris, Delpire, 1964, pp. 38, 43

⁴⁶ Sur les résultats de la consultation, lire « Le Grand Paris, Consultation Internationale sur l'Avenir de la métropole Parisienne », *Le Moniteur Architecture*, 258 pages, 2009. Les participants ont ensuite publié à partir de leurs travaux, individuellement ou au nom des équipes. On citera notamment Bernardo Secchi, Paola Viganò, *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, Metispresses, 2011 et Lin (Finn Geipel et Giulia Andi), *Grand Paris métropole douce*, Editions Jean-Michel Place, 2009.

satellitaires, aériennes, cartographiques - pour tenter de recouvrir la lisibilité de l'urbain qu'ils avaient sous leurs yeux, les autres au contraire ont préféré adopter la vue par transect - matrice, échantillon - renonçant à l'illusion par le haut pour exacerber le local⁴⁷. Les points de vue adoptés pour la figurer ont mobilisé des médiations diverses - lexiques ou images, discours ou énoncés, visions ou théories - qui souhaitaient rendre intelligible une réalité qui échappe, s'exposant parfois au risque de l'*a-spatialisation*, traduit dans les processus de clarification et de rationalisation à l'œuvre.

Entre ville polycentrique et ville interstitielle sont réapparues ou nées différents « concepts » métropolitains qui ont dialogué, parfois divorcé, certains plus médiatisés que d'autres du fait de leur portée visuelle a priori plus évidente. Renonçant au monolithisme des approches, la tentation holistique de comprendre l'urbain comme un tout s'est traduite par une interdisciplinarité aspirant à comprendre des segments de l'urbain, occultant d'autres faces de sa compréhension. Ce mouvement s'observe dans la structuration des instruments de l'aménagement. A priori plus mixtes en termes de profils professionnels, les organismes créés depuis travaillent sur des périmètres agrandis, qu'il s'agisse du métro, du foncier ou de l'aménagement dont la complexité génère en retour la segmentation des projets et l'atomisation des compétences. Tandis que les voix des chercheurs continuent de mobiliser leurs domaines de prédilection tout en les élargissant pour saisir des phénomènes qui semblent échapper aux cadres normatifs⁴⁸. Se risquant à la pensée hétérodoxe comme à la critique spéculative, s'invitant chez les faiseurs comme chez les chercheurs, leurs réflexions font mouche, ciblant les questions pressantes, provoquant pour ouvrir de nouvelles perspectives. D'autres ont choisi l'empirisme du terrain comme garantie d'un sol meuble à l'instar de Philippe Haeringer ou Dominique Lorrain qui investissent les agglomérations en fort développement pour analyser les processus de « refondation mégapolitaine » ou de réforme des « métropoles XXL »⁴⁹. Ce faisant, ce décentrement du regard ne leur interdit pas de revenir sur la situation française et grand-parisienne, munis d'une autre focale comme le montre le

⁴⁷ Pour les premiers, on pense aux travaux des équipes conduites par Antoine Grumbach, Jean Nouvel, Richard Rogers, Roland Castro ; pour les seconds, à ceux des équipes de Studio 09, AUC, LIN. Lire de Nathalie Roseau, « Le projet comme récit métropolitain », *Le Visiteur*, 2012, n°18, pp.83-94.

⁴⁸ On pense ainsi au dernier livre de Pierre Veltz, *La France des territoires, défis et promesses*, Editions de l'Aube, 2019 ; qui s'inscrit dans la foulée d'autres ouvrages, notamment François Ascher, *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Ed Odile Jacob, 2001; Antoine Picon, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Les Editions de l'imprimeur, 1998; Pierre Veltz, *Des lieux et des liens, Essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, Editions de l'Aube, 2012.

⁴⁹ Philippe Haeringer (eds), *La refondation mégapolitaine, Une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome I L'Eurasie post-communiste*, Centre de prospective et de veille scientifique, Techniques, Territoires et Sociétés, n°36, 2002 ; Dominique Lorrain (eds), *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2011.

dernier opus original de Dominique Lorrain qui observe les réalités de la « fabrique du Grand Paris » à partir de l'expérience locale de l'urbanisme « au quotidien » de la commune où il vit⁵⁰.

Territoire : le retour ou la contre-attaque

Occultée ou confondue par l'omniprésence de l'urbain, la question du *territoire* est revenue de manière discrète. L'éclipse relative du terme de territoire peut s'expliquer par l'importance des phénomènes de métropolisation dont les symptômes et les effets ont mobilisé nombre d'observateurs, soucieux des inégalités croissantes générées par les grandes agglomérations qui constituent des mondes en soi. Observant l'extension sans fin à l'échelle des régions voire des pays tout entiers, qualifiant l'urbanisation de « planétaire »⁵¹, Neil Brenner invite à abandonner nos catégories, à abolir les distinctions urbain/rural, à réévaluer les classifications des lieux. Pour bénéfique qu'elle soit, cette introspection a pour conséquence de consolider la figure d'un archipel métropolitain, estompant ce qui le fait exister. Les injonctions contemporaines de la ville « durable » ou « intelligente » participent d'ailleurs de l'émergence de cette « société des métropoles », parfois considérée comme hors sol du fait de sa globalisation et de la circulation de modèles, ces derniers, en même temps qu'ils reconnaissent la prééminence du fait urbain, occultant les dynamiques territoriales qui le fondent. Cette hémiplegie résulte aussi des rapports de force entre les pouvoirs urbains et les Etats Nations, les premiers aspirant d'autant plus à asseoir leur indépendance politique, qu'ils se revendiquent comme les fers de lance de la mondialisation et entendent défier des enjeux globaux comme la lutte contre le changement climatique⁵². Ce processus s'observe depuis quelques années au travers des COP successives et dans les déclarations des grands maires et gouverneurs engagés en soutien ou, comme aux Etats-Unis, à l'encontre des politiques affichées par leur Etat.

Pourtant la ville ne saurait se confondre avec le territoire. Et penser l'urbain impose de comprendre l'une et l'autre. Non réductibles l'un à l'autre, les deux termes se « fertilisent » comme le souligne Antoine Picon, lui-même auteur d'un ouvrage *La ville territoire des cyborgs* dont il reconnaît l'ambiguïté

⁵⁰ Dominique Lorrain, *L'urbanisme 1.0, Enquête sur une commune du Grand Paris*, Raisons d'agir Editions, 2018.

⁵¹ Neil Brenner (eds), *Implosions/Explosions. Towards a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, Jovis, 2014.

⁵² Benjamin Barber, *Et si les maires gouvernaient le monde ? Décadence des Etats, grandeur des villes*, Paris, Rue de l'Echiquier, 2015.

(toujours pertinente) de la formule⁵³. L'un des signes les plus flagrants du retour en force de la question du territoire se lit dans les contestations violentes - politiques, environnementales et sociales - qui ont jalonné le tournant du dernier siècle, coïncidant d'ailleurs avec la renaissance du terme de métropole. On pense d'abord aux révoltes qui manifestent une opposition au modèle de développement urbain jugé comme « néo-libéral »⁵⁴. On peut ensuite évoquer l'opposition radicale que manifestent des collectifs contre des mégaprojets dont l'utilité est contestée et la trajectoire jugée contraire aux intérêts publics, qu'il s'agisse, pour ne parler que de l'Europe, de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, de la gare de Stuttgart ou du tunnel ferroviaire Lyon-Turin. La liste de ces grands projets controversés s'allonge, leurs détracteurs occupant littéralement le territoire comme « Zone à défendre » contre des intérêts jugés opposés à la défense de la Terre. Ils s'inscrivent dans une généalogie plus longue dont la révolte au tournant des années 1970 des paysans japonais expropriés pour la création du deuxième aéroport de Tokyo à Narita, marque un jalon. Celui-ci s'est réalisé dans la douleur alors que la modernisation du pays a suscité maintes rancœurs et que la longue lutte résistante, filmée par Shinyuke Ogawa, s'est achevée dans un bain de sang⁵⁵.

Convaincus de l'universalisme de leur cause, d'aucuns déclarent que ces révoltes n'en forment qu'une, les luttes des indigènes rejoignant celles des indignés, les protestations des paysans et des petits propriétaires terriens partageant celles des mouvements Occupy. On pense enfin aux votes populaires, du Brexit à l'indépendance catalane, ou populistes, de la poussée du Front National à l'élection de Donald Trump puis celle de Jair Bolsonaro dont l'appréciation doit toutefois éviter les pièges du « géographisme ». Car plutôt qu'opposer le rural à l'urbain, les périphéries aux centres, les franges à l'agglomération, « les coupures traversent les territoires » comme le rappelle Pierre Veltz, montrant le développement quasi fractal de micro-inégalités dont les cartes et les vues d'en haut ne peuvent à elles seules rendre compte⁵⁶.

⁵³ Antoine Picon, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 1998. Lire aussi « Reconceptualizing the difference between the territorial and the urban », communication, séminaire *Urban Theory: A rebel without a cause, Un-splintering through Networked Infrastructure*, Université d'Anvers, 13 décembre 2017.

⁵⁴ Mustafa Dikeç, *Urban rage, the revolt of the excluded*, Yale University Press, 2018.

⁵⁵ En 1968, le documentariste Shinyuke Ogawa et le collectif qu'il crée Ogawa Pro rejoignent l'un des mouvements sociaux et politiques les plus importants de cette période, incarné par la lutte des paysans contre la construction de l'aéroport international de Narita, l'expropriation forcée de leurs terres et la violence de l'Etat. Ils vont séjourner près de dix ans dans le village de Heta pour suivre la lutte résistante et réaliser une série de sept documentaires qui circuleront dans les réseaux militants au Japon mais aussi à l'étranger et notamment en France. Une rétrospective de l'œuvre de Ogawa, décédé en 1992, a eu lieu en 2018 au musée du Jeu de Paume, à l'occasion de laquelle ont été projetés ces films.

⁵⁶ Pierre Veltz, « Fractures sociales, fractures territoriales ? », *Metis Europe*, 20 février 2017, http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html, consulté le 11 janvier 2018 ; lire aussi à propos de l'analyse du vote FN et de la critique des positions géographistes, d'Eric Charmes, Lydie Launay, Stéphanie Vermeesch, « Le périurbain,

En apparence plus pacifique, la (re) montée de disciplines et professions dans les savoirs et pratiques de l'urbain et du territoire, témoigne de cette hybridation à l'œuvre. Les sciences du vivant – agronomie, écologie, paysagisme⁵⁷ – ont depuis une trentaine d'années, ré-investi le sujet tandis que l'agence AMO dite « spatial agency »⁵⁸ réoriente le regard sur le territoire, rural et urbain, son porte-parole Rem Koolhaas renouant avec les positions provocatrices qu'il défendait à l'occasion d'Euralille au tournant des années 1980⁵⁹. Par son « Fuck context », il appelait à voir autrement la relation de la ville au territoire, plaidant précisément pour englober le périurbain dans la ville-métropole, et au-delà à rompre les catégories de centre et de périphérie. « Il n'y a plus de centre, donc il n'y a plus de périphérie » affirme Manuel Orazi, dans la préface du dernier opus traduit en français qui reprend une série d'écrits de Koolhaas sur la ville⁶⁰. Dans cette publication au titre paradoxal, *Etudes sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*, l'architecte revient sur des recherches en cours sur la « smart city » et la campagne dont il explicite les corrélations, en dépit du fait qu'elles peuvent sembler aux antipodes l'une de l'autre. Koolhaas, dont le projet est de monter en février 2020 une exposition sur la « Countryside » au Guggenheim Museum de New York, explicite les ressemblances entre les deux milieux qu'il étudie : sur les usages de la technologie dont ils sont les témoins, sur l'étalement dont ils font l'objet, ce qu'il renomme le *thinning*. A ses yeux, comprendre l'une ne peut se faire sans comprendre l'autre.

« Qu'est-ce que ceux qui sont partis en ville ont laissé derrière eux ? La campagne représente 98% de la surface terrestre ; 50% de la population mondiale y habite. [...] Aujourd'hui, la campagne est notre terra incognita. [...] La désertification des campagnes a un impact beaucoup plus important que l'intensification des villes. La nature de la ville s'affirme de plus en plus, mais la campagne est en train de devenir quelque chose d'extrêmement nouveau. [De fait], la campagne semble devenir de moins en moins naturelle, les nouvelles technologies y sont de plus

France du repli ? », *La Vie des Idées*, 28 mai 2013, <http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html>, consulté le 11 janvier 2018. Le mouvement récent des « Gilets Jaunes » est aussi à analyser au prisme des questions territoriales et de manière bien plus fine que ne le résume caricaturalement le discours sur la « France périphérique ».

⁵⁷ La création des écoles supérieures de paysage en France (Versailles en 1976, puis dans les écoles d'architecture de Bordeaux et Lille au début des années 1990) et la reconnaissance du diplôme de paysagiste participent de ce mouvement avec la montée des enseignements sur l'aménagement de l'espace dans les instituts d'agronomie.

⁵⁸ Miroir réflexif de l'agence de projets OMA, Office for Metropolitan Architecture.

⁵⁹ Lire le mémoire d'habilitation de Valéry Didelon, *Euralille, Vers un nouvel urbanisme*, Université Paris I, 2018.

⁶⁰ Lire les textes traduits et édités de Rem Koolhaas « Côté campagne » et « Le meilleur des mondes : population, territoires, technologie » in *Marnes*, N°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2011, pp. 87-131. Et de Rem Koolhaas, *Etudes sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*, Paris, Manuels Payot, 2017, p.10 (préface de Manuel Orazi)

en plus présentes et y prennent racine subrepticement – mieux semble-t-il qu'en milieu urbain.⁶¹ »

Au contraire des prophètes d'un monde en rupture, Koolhaas n'est pas dupe du risque de l'amnésie. Il appelle à ne pas « rejeter des siècles d'expertise urbaine [et à] confronter ce qui nous paraît aujourd'hui « intelligent » avec ce savoir ancien ». Les écrits d'André Corboz constituent à ce titre une pensée précieuse pour envisager la notion de territoire. « On peut même lire toute son œuvre comme la conquête de l'élaboration progressive de cette notion » souligne Sébastien Marot qui présente en 2001 une sélection de ses textes sur « la ville-territoire » dans un ouvrage intitulé *Le territoire comme palimpseste*. Ses travaux historiques l'amènent à éclairer cette notion qu'il articule autour de deux métaphores, « l'antique palimpseste » et « l'ultramoderne hypertexte ». Cette relation dialectique entre histoire et présent est au cœur de l'ensemble de son œuvre. De même que l'histoire donne à l'observation du territoire un recul précieux, la fréquentation des problématiques contemporaines, dit-il, aiguise en retour l'imagination historique⁶².

S'intéressant à l'Europe, avec des incursions régulières états-uniennes, Corboz cherche à nommer les phénomènes et les réalités qu'il scrute. « Il n'y a plus de villes à proprement parler, mais des régions urbanisées qui s'organisent en chaînes. [...] La quatrième phase sera celle de la *ville-territoire*, celle de l'urbanisme du *territoire urbanisé dans sa totalité*⁶³. » Cette affirmation du territoire comme « unité de mesure des phénomènes humains⁶⁴ » l'amène à réinterroger les mots de l'urbain dans un dialogue avec Bernardo Secchi. « « Périphérie » ? Mais que signifie encore ce concept si le tissu bâti coïncide avec la majeure partie du territoire ? « Agglomération » ? C'est le contraire qui est vrai, dès lors qu'il s'agit de dispersion. Et ainsi de suite à commencer par « ville »⁶⁵ ». Pour remédier à cette pénurie de termes adéquats, il cite divers

⁶¹ *Ibid*, pp.26, 235.

⁶² André Corboz, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, *op.cit.* Pour qualifier le « parcours intellectuel nomade » de Corboz, Sébastien Marot qui introduit l'ouvrage, parle d'« errance ignorante des frontières disciplinaires » voire d'« itinéraire sans dessein ». Il évoque les études en apparence éclectiques que Corboz a été amené à établir : « Monographie d'une ville sarde du 18^{ème} siècle, Canaletto, le thème du tunnel chez Hubert Robert, les représentations européennes de la ville américaine, le problème de la « réanimation » des édifices, les sources culturelles de la grille territoriale américaine (Jefferson), l'influence des descriptions du temple de Salomon sur l'architecture et l'urbanisme entre le 2^{ème} et le 18^{ème} siècles. [...] Sa vie et ses intérêts fabriqueraient une figure essentiellement plurielle, irréductible à aucun motif, et seraient une sorte d'analogie de ce qu'est devenu la ville sur laquelle il s'est tellement penché : sans frontières claires, nébuleuse, territoriale », *Ibid*, p.10.

⁶³ « L'urbanisme du XX^{ème} siècle, Esquisse d'un profil » in André Corboz, *Ibid*, p.203

⁶⁴ « Le territoire comme palimpseste » in André Corboz, *Ibid*, p.212. Ce texte est paru originellement dans *Diogène*, 121, janvier-mars 1983, pp.14-35. Lire aussi de Catherine Maumi, ed, *Pour une poésie du détour, Rencontre autour de André Corboz*, Paris, Editions de la Villette, 2010.

⁶⁵ « La description : entre lecture et écriture » in André Corboz, *Ibid*, p.255. Il y fait référence au texte de Bernardo Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Turin, 1989, p.134.

néologismes qui ont été proposés pour désigner cette situation : « « Conurbation » puis « interurbation » ; « mégalopole » par Jean Gottmann en 1961 ; puis « la ville diffuse » de Bernardo Secchi, « l'urbanisation extensive » d'Alain Lèveillé, « la zone d'influence métropolitaine de je ne sais plus qui », « l'entre ville » de Thomas Sieverts ou encore « l'urbain » de Henri Lefebvre repris par Françoise Choay qui a aussi proposé le « post-urbain » ». Lui-même ajoute un mot à ce lexique, l'*hyperville* dont il revendique le caractère neutre sans jugement de valeur, cultivant son adage : « Observer, ce n'est pas juger d'avance. »

Si observer, ce n'est pas juger, décrire c'est déjà projeter et projeter permet d'accéder à la connaissance du réel comme le rappelle Paola Viganò, qui revendique une épistémologie de la pratique⁶⁶. Sébastien Marot invite quant à lui à saisir la dialectique que nouent l'urbain et le territoire pour penser autrement la pratique du projet au travers du terme de *suburbanisme* qu'il oppose à celui de *superurbanisme* revendiqué par Rem Koolhaas dans son ouvrage manifeste *New York Delires* sur le Manhattanisme et la culture de la congestion. Au lieu de considérer le site comme procédant du programme, le suburbanisme renverse cette relation, le site devenant l'idée régulatrice du projet de territoire et le sujet duquel le programme devrait émerger. Partant du principe que le contexte n'est plus celui d'une expansion des villes, mais bien d'un « approfondissement » des territoires, Marot plaide pour considérer le territoire comme un « espace du temps », celui-ci constituant « plus une infrastructure qu'une représentation » au sens de *sub-urb*, de *sub-scape*, tandis que, revenant sur le projet fondateur de Central Park, il fait écho à la formule développée par Koolhaas du « synthetic arcadian carpet » dont les « lacs, plantations, ouvrages, incidents » sont aux yeux de l'architecte supportés par « une infrastructure invisible qui contrôle leur assemblage » (« all [are] supported by an invisible infrastructure that controls their assembly »)⁶⁷.

Dans l'inversion sub-urbaine qu'il propose avec l'acception super-urbaine de Koolhaas, Marot, inspiré par Corboz, opposerait le territoire à la métropole, non pas en termes géographiques mais plutôt dans les liens renversés que l'un et l'autre nouent entre le réel et projeté. Le projet du territoire naîtrait de sa situation tandis que celui de la métropole procéderait de sa représentation.

⁶⁶ Paola Viganò, *Les territoires de l'urbanisme, Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, MetisPresses, 2014.

⁶⁷ Sébastien Marot, « Sub-Urbanism/Super-Urbanism, From Central Park to La Villette », *AA Files*, n°53, Printemps 2006, pp.20-37. Rem Koolhaas, *New York Délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Editions Parenthèses, 1978.

La dialectique infrastructurale

« S'il doit y avoir un "nouvel urbanisme", il ne reposera pas sur les fantasmes jumeaux d'ordre et d'omnipotence; il sera une mise en scène de l'incertitude; il ne s'occupera plus d'agencer des objets plus ou moins permanents mais d'irriguer des territoires par du potentiel; il ne visera plus des configurations stables mais la création de champs capables d'accueillir des processus qui refusent d'être cristallisés sous forme définitive; il ne visera plus à définir précisément, à imposer des limites, mais à élargir des notions en niant les frontières; il ne cherchera plus à séparer et à identifier des entités, mais à découvrir des hybrides innommables; il ne sera plus obsédé par la ville mais par la manipulation de l'infrastructure en vue d'une infinité d'intensifications et de diversifications, de raccourcis et de redistributions: la réinvention de l'espace psychologique.»

Rem Koolhaas, "Qu'est-il arrivé à l'urbanisme?", 1994⁶⁸

En quoi l'infrastructure permet-elle de rendre visible les oppositions et les fertilisations que traduisent ces mots, les dialectiques qui les parcourent ? Cette recherche fait l'hypothèse que le prisme de l'infrastructure offre la possibilité de rendre intelligibles les dynamiques contradictoires qui façonnent la ville. Partageant des questions communes - frontières, échelles, gouvernement, risques -, les deux termes ne cessent de dialoguer, ces interdépendances redéfinissant leurs contours propres. L'infrastructure repousse ou rétracte les limites de la ville, créant ou redéfinissant de nouvelles frontières ; elle écoule des flux et fragmente des lieux, cette dialectique entre flux et lieux désarticulant et réarticulant les échelles de l'espace ; elle redistribue les centralités, les périphéries, les franges et leurs rapports d'influence ; objet et projet modernes, elle se confronte à son obsolescence, questionnant les valeurs de mémoire et de futur.

Sa présence de plus en plus marquée dans les milieux scientifique, pratique et politique, n'est dès lors pas étonnante au point que le mot (comme celui de métropole) sature à son tour la sphère du débat, contribuant à rendre plus floues encore ses significations. Or comme nous y invitait Bernard Lepetit, il nous paraît impératif d'« échapper aux deux risques symétriques d'une complexification opacifiante et d'un évanouissement de l'objet⁶⁹ ».

⁶⁸ "What ever happened to Urbanism", OMA (with Bruce Mau), *S,M,L,XL*, OMA, New York, The Monicelli Press, 1995, pp. 961-971. Traduit par Françoise Fromonot in *Criticat*, n°8, septembre 2011, pp.80-83.

⁶⁹ Bernard Lepetit, « La ville, cadre, objet, sujet », *op.cit.*, p. 9.

L'explicitation du terme et les enjeux qu'il porte pour la question de la grande ville constituent donc un préalable introductif à notre recherche.

Visible et invisible : un terme (hyper) plastique

Associée à la naissance des réseaux techniques, la notion d'infrastructure hérite du siècle des Lumières et de l'idée d'un monde en mouvement ouvert au changement où la libre circulation des biens, des idées, des personnes incarne la possibilité du progrès et contribue à la formation de la société moderne et l'idée de son futur⁷⁰. Inscrit dans la tradition du génie civil français au 19^{ème} siècle⁷¹, le mot est introduit dans le Dictionnaire de l'Académie Française. Il renvoie aux travaux des chemins de fer, l'utilisation du préfixe *Infra* désignant alors ce qui se trouve en dessous des trains. Dans la huitième édition du Dictionnaire de l'Académie (1932-1935), la définition s'élargit, énonçant que l'infrastructure est la « partie inférieure d'une construction ; se dit aussi des terrassements, des travaux d'art d'une voie ferrée. »

Dans sa neuvième édition débutée en 1986 sous la direction de Maurice Agulhon, la définition s'épaissit encore. A l'acception originelle que les auteurs complètent en évoquant l'analogie géologique - celle d'une « couche profonde de l'écorce terrestre, où règnent de hautes températures et de fortes pressions propres à déterminer des déformations plastiques » - s'ajoutent deux autres acceptions. L'une par extension, plus systémique, inspirée des expériences relatives à l'exploitation du pétrole ou au transport routier et aérien : « Ensemble des aménagements et des équipements qui permettent l'activité technique, économique d'une collectivité. » L'autre affirmant une dimension plus abstraite, inscrite dans la pensée marxiste : « Structure sous-jacente qui sert de support à une réalité manifeste ». Ces deux nouvelles acceptions témoignent d'un ordre supérieur qui dispose de la capacité d'intégrer une pluralité de parties, dans l'espace et dans la durée.

La prééminence de la notion d'infrastructure dans le débat pratique et scientifique tient sans doute à la plasticité du mot, sa nature englobante et polysémique agrégeant le singulier et le pluriel, recouvrant plusieurs sens, décrivant des interrelations. Comme le dit l'anthropologue Brian Larkin, l'objet infrastructurel est si divers et son analyse potentiellement si plurielle - technologique, organisationnelle, biologique, sociale - que « le choix même de

⁷⁰ Armand Mattelart, *L'invention de la communication*, Paris, Editions de la Découverte, 1994.

⁷¹ Ashley Carse, « Keyword : infrastructure : How a humble French engineering term shaped the modern world » in Penelope Harvey, Casper Bruun Jensen, Atsuro Morita (Eds), *Infrastructures and social complexity, A companion*, Routledge, 2017, pp.27-39.

l'approche méthodologique est en soi une question théorique⁷² ». C'est ce qui explique pour partie l'importance du « tournant » infrastructurel qui a marqué depuis plus de trente ans les *Science and Technological Studies*, donnant lieu à l'émergence d'un nouveau champ de recherche, les *Infrastructural Studies*⁷³.

Parmi les premiers à investir le domaine des infrastructures, les travaux de Thomas Hughes autour des *Large Technological Systems* et d'Alain Gras autour des *Macro systèmes techniques*⁷⁴ caractérisent leurs propriétés spécifiques, l'un à partir des réseaux électriques, l'autre à partir des transports (d'énergie, de signes, de voyageurs et de marchandises), en soulignant, dans le sillage des réflexions de Lewis Mumford et Gilbert Simondon, leur nature à la fois contingente et transformable⁷⁵. Ils analysent les moteurs de leur croissance - les économies d'échelles, d'envergure et de diversité, les formes de leur dispersion, la hiérarchisation de leur organisation, la centralisation de leur gestion. Ces travaux montrent que l'infrastructure se laisse difficilement saisir comme un objet aux contours clairs, le flou que nous imputons aujourd'hui à la saturation du débat par le terme tenant aussi bien à sa polysémie qu'à son environnement mutant. Comme le dit Alain Gras, il s'agit de « tenter de comprendre, de rendre intelligible un mouvement dont nous sommes partie intégrante, même microscopiquement, et que nous percevons confusément⁷⁶ ».

La difficulté à saisir les contours de l'objet procède de cette capacité propre d'assimilation dans l'espace. Lorsqu'elle parvient à son but - irriguer, équiper, aménager -, l'infrastructure se fond dans son milieu qu'elle transforme, cette

⁷² Brian Larkin, « The politics and poetics of infrastructure », *op.cit.*, p.338.

⁷³ Citons parmi les nombreux et récents travaux inscrits dans ce courant, Paul N. Edwards, « Infrastructure and modernity : Force, Time and Social organisation in the History of sociotechnical systems », in Thomas Misa, Philip Brey, Andrew Feenberg (eds), *Modernity and Technology*, Cambridge, Ma, MIT Press, 2003, pp. 185-225. Paul N. Edwards, Geoffrey C Bowker, Steven J. Jackson et Robin Williams, « Introduction : An Agenda for Infrastructure Studies », *Journal of the Association for Information Systems*, vol. 10, n° 5, mai 2009, p. 365-374; Ash Amin, « Lively Infrastructure », *Theory, Culture, Society*, vol. 31, n° 7/8, 2014, p. 137-161. Pour une revue de l'état de l'art sur le tournant infrastructurel dans le champ des SHS, voir l'introduction de Konstantinos Chatzis, « Le nouveau monde des infrastructures » in Konstantinos Chatzis et al, *Les métamorphoses de l'infrastructure, Entre béton et numérique*, Peter Lang International, 2017. Et un dernier ouvrage de Penelope Harvey, Casper Bruun Jensen, Atsuro Morita (Eds), *op.cit.*

⁷⁴ Thomas P. Hughes, *Networks of Power, Electrification in Western society, 1880-1930*, The Johns Hopkins University Press, 1983 ; Alain Gras avec Sophie Poirot-Delpech, *Grandeur et dépendance, Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, PUF, 1993. Lire aussi de Madeleine Akrich, « The description of technical objects », in Wiebe E. Bijker and John Law, *Shaping Technology, Building Society : studies in sociotechnical change*, MIT Press, 1992 et de Thomas P. Hughes, entretien avec Olivier Coutard, « Quinze ans de recherches historiques et sociales sur les grands systèmes techniques, un entretien avec Thomas Hughes », *Flux*, n°25, 1996, pp.40-43.

⁷⁵Lewis Mumford, *Technique et civilisation* [1934], Marseille, Editions Parenthèses, 2015.

⁷⁶ Alain Gras, *op.cit.*, p.17 ; Gilbert Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, Editions Aubier-Montaigne, 1958.

invisibilité relative témoignant autant du succès de sa réalisation que du processus d'hybridation qui l'a construite. D'une certaine façon, l'infrastructure construit un monde propre qui s'apparente à l'*Umwelt* théorisé par Jacob von Uexküll à propos des espèces animales⁷⁷. En s'adaptant à son environnement, elle modifie celui-ci à travers les artefacts dont elle s'entoure. En retour, l'environnement modifié transforme son monde propre, formant une boucle récursive. Cette perspective organique s'inscrit dans l'idée américaine d'un continuum entre l'environnement et la technologie, explorée par les historiens Leo Marx et Rosalind Williams dans leurs ouvrages *The machine in the garden* et *Notes on the underground*⁷⁸. A la lumière de la littérature du 19^{ème} siècle, de Melville à Mark Twain, de Thoreau à Fitzgerald, de Stevenson à Hemingway, ils montrent que ces deux termes ne sont pas dichotomiques mais se nourrissent l'un l'autre.

Intégrateur et désintégrateur : un dispositif de cohérence

Déplaçant le spectre de la définition, Susan Leigh Star souligne que la question n'est pas tant de savoir *ce qu'est* une infrastructure (*What ?*) que de savoir *quand* l'on est en présence d'une infrastructure (*When ?*), la caractérisant comme « objet-frontière » : « quelque chose sur et avec lequel des personnes agissent. Sa matérialité provient de l'action et non d'un sens préfabriqué de la matière ou de sa qualité de chose⁷⁹. » Pour la sociologue, l'infrastructure figure une *relation* ou une *médiation*, transformant les espaces qu'elle fait communiquer⁸⁰.

La nature - systémique et relationnelle - et l'échelle - ample et diffuse - de l'infrastructure confortent son rôle dans la fabrique de la ville, sa capacité à

⁷⁷ Jacob von Uexküll [1934], *Milieu animal et milieu humain*, Paris, Bibliothèque Rivages, 2010.

⁷⁸ Leo Marx, *The Machine in the Garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press [1964], 2000; Rosalind Williams, *Notes on the underground, An Essay on Technology, Society and the Imagination*, The MIT Press, 2008. On peut aussi citer les travaux de Matthew Gandy qui s'appuie sur des corpus littéraires (James G. Ballard, Philip K. Dick en particulier) pour comprendre l'artificialisation de la nature et la naturalisation de l'humain. Ainsi que son article "Cyborg Urbanization", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 29.1, march 2005, pp.26-49; et son ouvrage sur lequel nous reviendrons dans le chapitre consacré au parkway new-yorkais, *Concrete and Clay, Reworking nature in New York City*, The MIT Press, 2003.

⁷⁹ Susan Leigh Star, « Ceci n'est pas un objet-frontière ! Réflexions sur l'origine d'un concept », *Revue d'anthropologie des connaissances*, Vol4, n°1, 2010, pp.18-35. Lire aussi de Geoffrey Bowker et Susan Star, *Sorting things out: classification and its consequences*, MIT Press, 1999.

⁸⁰ Penelope Harvey et al, *op.cit.*, p.5. Susan Leigh Star, Karen Ruhleder, « Vers une écologie de l'infrastructure, Conception et accès aux grands espaces d'information », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 2010/1, Vol 4, pp.114-161. Lire aussi de Penelope Harvey, « The topological quality of infrastructural relation, an ethnographic approach », *Theory, Culture and Society*, Vol.29, n°4-5, pp.76-92.

épouser ses mutations, à matérialiser ses tensions. C'est la raison pour laquelle, qualifiant l'infrastructure de « Cendrillon » des études urbaines⁸¹, Susan Star, aspirant à mieux saisir les dynamiques urbaines à l'œuvre, appelle à ouvrir sa boîte noire qu'il s'agisse des lieux invisibles mis à jour par Bruno Latour et Emilie Hermant dans *Paris, ville invisible* ou au contraire des « landmarks » iconiques, tels que les aéroports, les ouvrages d'art, les voies grande vitesse dont le monumentalisme masque des phénomènes plus complexes⁸². « Étudier une ville en négligeant ses égouts et ses réseaux électriques conduit à occulter des aspects essentiels de la justice distributive et du pouvoir de planification. [...] De tels réseaux ont toujours tendance à être oubliés comme un arrière-plan rigide. » Citant Star, les géographes Stephen Graham et Simon Marvin se revendiquent de son héritage dans leur ouvrage *Splintering Urbanism* publié en 2001, appelant à concevoir la question urbaine de concert avec celle des infrastructures, critiquant les visions par trop déterministes, soulignant au contraire la nature profondément hybride de la ville contemporaine⁸³.

Le livre de Graham et Marvin présente le grand intérêt de constituer un état de l'art des connaissances acquises, rendant hommage à Joel Tarr et Gabriel Dupuy, pionniers de « l'urbanisme des réseaux ». Leur thèse affirme une lecture politique des infrastructures dans les contextes de globalisation et de numérisation des sociétés qui favorisent des processus de centralisation-privatisation d'une part et de décentralisation-individualisation d'autre part. En décalage avec l'approche classiquement intégratrice des réseaux, *Splintering Urbanism* souligne au contraire leur pouvoir de fragmentation sociale et urbaine d'où découle le terme d'« urbanisme éclaté ».

En dépit d'un chapitre introductif historique, le livre ne rentre pas dans l'épaisseur spatiale et temporelle des réseaux, ce que montre le choix éclectique des représentations puisées dans l'histoire et le monde pour illustrer l'ouvrage. Olivier Coutard et Jonathan Rutherford apportent d'ailleurs, sous le nom de « ville post-réseau », des contrepoints à la position de Graham et Marvin, fondés sur des études empiriques. D'une part il n'y a pas un déterminisme du réseau, une même infrastructure technique pouvant fonctionner de manière intégratrice ou au contraire inégalitaire. D'autre part

⁸¹ Susan Leigh Star, « The ethnography of infrastructure », *American Behavioral Scientist*, 1999, p. 379.

⁸² Maria Kaika and Erik Swyngedouw, « Fetishizing the modern city, the phantasmagoria of urban technological networks », *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 24, Issue 1, mars 2000, pp.120-138.

⁸³ Stephen Graham et Simon Marvin, *Splintering Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, 2001. Cet ouvrage a été suivi en 2010 de la publication de *Disrupted Cities, When infrastructure fails*, édité par Stephen Graham, Routledge, 2009

les grands réseaux « solidarisants » ne s'opposent pas aux systèmes décentralisés « autonomisants », pouvant même être conjugués dans une perspective de plus grande durabilité urbaine⁸⁴. Antoine Picon nuance lui aussi l'hypothèse de l'avènement d'un urbanisme de la fracture à l'ère numérique, montrant que les réseaux ont toujours eu des effets territoriaux à la fois intégrateurs et désintégrateurs. Ainsi l'émergence de la « ville des réseaux » au 19^{ème} siècle, assoit-elle les aspects fondateurs d'un projet politique qui la conçoit comme une seule maille sociotechnique intégratrice, tout en agrégeant « des différences qu'on ne cherche pas à résorber, plutôt à rendre compatibles entre elles⁸⁵ ». Interrogeant la perspective infrastructurelle sous l'angle de la gouvernamentalité, Dominique Lorrain montre pour sa part, que le développement accéléré des très grandes agglomérations mondiales - il s'appuie sur les situations de Shanghai, Mumbai, Le Cap, Sao Paulo - s'est accompagné d'un pouvoir fortement intégrateur des infrastructures dans les processus de réforme métropolitaine. Cristallisant les enjeux techniques, financiers, organisationnels des « Métropoles XXL » qu'elles agrandissent, les infrastructures ont ici favorisé l'émergence de « pouvoirs légitimes » de rang supérieur, dont elles constituent un « dispositif de cohérence »⁸⁶.

Dans ces stratégies XXL, le rôle de l'Etat s'avère essentiel. Seul à même de porter des projets infrastructurels d'ampleur, il doit en même temps coaliser autour de lui les alliances, établir des compromis, régler des conflits. Le trio formé par les acteurs de la ville-centre, ceux de l'infrastructure et ceux de la métropole (ou/et région) est aussi intéressant à scruter, car dans sa vocation de transbordement, l'infrastructure apparaît comme le trait d'union entre la ville et la métropole, mais aussi la source de discordes possibles, l'équilibre des pouvoirs basculant de l'une à l'autre. Comme l'a montré Alain Cottureau dans son étude sur les batailles du métro de Paris au tournant du siècle dernier, sa conception a mis en relief les conflits entre la ville et les exploitants d'une part (en l'espèce, les compagnies ferroviaires), et d'autre part entre Paris et sa banlieue⁸⁷.

⁸⁴ Olivier Coutard et Jonathan Rutherford, « Vers l'essor de villes « post-réseaux » : infrastructures, changement sociotechnique et transition urbaine en Europe » in Joëlle Forest et Abdelillah Hamdouch, eds., *Quand l'innovation fait la ville durable*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 2015, pp.97-118. Voir aussi Olivier Coutard, « Services urbains : la fin des grands réseaux ? » in Coutard Olivier et Lévy Jean-Pierre (Eds), *Ecologies urbaines*, Economica/Anthropos, 2010, pp.102-129. Lire aussi de Sylvie Jaglin qui nuance la thèse de la « ville post-réseau » à partir du terrain africain. Sylvie Jaglin, « Politiques d'infrastructures en Afrique subsaharienne. Le réseau est-il soluble dans la transition urbaine ? » in Kostas Chatzis, *op.cit.*, pp.173-198.

⁸⁵ Antoine Picon, *La ville des réseaux, Un imaginaire politique*, Manucius 2014.

⁸⁶ Dominique Lorrain, *Métropoles XXL, op.cit.*. Lire aussi de Pierre Lascoumes et Patrick Le Galès, *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, 2005.

⁸⁷ Son édification signe pour longtemps l'autonomie municipale de Paris vis à vis de la banlieue (d'autant que le métro n'arrivera pas aux fortifications avant les années 30). De même que s'opère un partage des pouvoirs : à la CMP le métro et Paris, aux compagnies de chemin de fer

Nécessaire au fonctionnement des agglomérations urbaines, l'infrastructure apparaît comme la colonne vertébrale de maintes stratégies territoriales, affirmant la croissance ou la réparation des territoires tandis que l'on assiste parallèlement à la crise montante d'infrastructures confrontées aux apories de leur développement : massification, failles, risques. Cette dimension stratégique de l'infrastructure n'a pas échappé aux maîtres d'œuvre - architectes, urbanistes, paysagistes - qui, parallèlement à la montée du débat scientifique, se sont emparés de la figure dans des publications faisant figure de manifestes, à travers des projets ou la théorisation de nouveaux courants. Mark Angelil et Anna Klingmann proposent ainsi d'amalgamer les termes d'infrastructure, d'architecture et de paysage pour appeler à dépasser les divisions conventionnelles des professions urbaines et comprendre le monde urbain comme lieu où « l'architecture est paysage, l'infrastructure architecture et le paysage infrastructure. La situation est propice à une compréhension potentielle de la ville sur d'autres fondements que ceux auxquels on recourt habituellement⁸⁸ ». Observant la ville comme un système en mouvement, les auteurs affirment que l'infrastructure, l'architecture et le paysage auraient perdu leur autonomie propre, la dissolution des catégories conduisant à « répudier » les anciennes hiérarchies. Leurs positions situent l'infrastructure à l'articulation des mutations territoriales et des questions environnementales⁸⁹.

A la suite d'Angelil et de Koolhaas, James Corner, enseignant à l'Université de Pennsylvanie et l'auteur d'un certain nombre de réalisations emblématiques dont la Highline de Manhattan, propose d'envisager l'infrastructure comme un « amalgame disciplinaire » (*conflation*) en même temps qu'elle maintiendrait dans une unité ses différences intrinsèques (*coalition*). A travers la perspective infrastructurelle, le paysagiste formule une critique des logiques disciplinaires et professionnelles marquant les pratiques courantes de l'urbanisme. Titulaire de la chaire de *Landscape Architecture* à la Graduate School of Design de l'université de Harvard, Charles Waldheim qui se revendique avec Corner du *Landscape Urbanism*, observe quant à lui les mouvements de refondation qui

le rail et la banlieue. Alain Cottureau, « Les batailles pour la création du Métro : un choix de mode de vie, un succès pour la démocratie locale », *Revue d'Histoire du XIXème siècle*, n°29, 2004, pp.89-151.

⁸⁸ Mark Angelil et Anna Klingmann, « Hybrid morphologies, infrastructure, architecture, landscape », *Daidalos*, n°73, 1999, pp.16-24.

⁸⁹ La présence de l'objet infrastructurel dans le champ pratique du paysagisme s'est traduite par la publication de l'ouvrage de Kelly Shannon et Marcel Smets, *The Landscape of Contemporary Infrastructure*, NAI, 2010 et plus récemment, de l'ouvrage de Pierre Belanger, *Landscape as Infrastructure*, Routledge, 2016 ; Dans le domaine de l'architecture, on mentionnera en France les travaux pionniers du groupe de recherche *Architecture et infrastructure*, conduit par Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard, qui ont migré ensuite vers le Laboratoire *Infrastructure, architecture et territoire*, sis à l'Ecole d'Architecture de Paris Malaquais.

s'opèrent en Amérique du Nord dans les pratiques d'enseignement transdisciplinaire. Son « manifeste de référence » est évoqué dans la revue *Topos* par Frits Palmboon comme un « réalignement disciplinaire » au sein duquel le paysage repositionnerait l'architecture comme une composante structurante de l'urbanisme contemporain⁹⁰.

Dans ce dossier de juin 2010 publié par la revue *Topos* et consacré au *Landscape Urbanism*, apparaît la notion d'« Infrastructure paysage » qui renoue de concert avec le génie civil et la grande échelle de l'urbanisme. Bruno de Meulder et Kelly Shannon reviennent sur la figure canonique des parksystems américains et sur le premier d'entre eux, l'*Emerald Necklace* réalisé par Frederick Law Olmsted et Charles Eliot à Boston qu'ils qualifient d'infrastructure. « Le collier d'émeraude est à la fois un système d'atténuation des courants, un parkway automobile, un projet de développement urbain, un parc public et un lieu de jardins urbains - tous liés à un réseau métropolitain encore plus vaste de parcs et de promenades⁹¹. » Ils rejoignent ici le paysagiste Michel Desvigne dont l'intérêt pour l'œuvre d'Olmsted et les systèmes de parcs est très ancien et nourrit de manière permanente ses projets et la façon dont il conceptualise les transformations de l'espace et de sa pratique⁹². Dans un autre dossier spécial que la revue espagnole *Quaderns* consacre peu après aux « Parainfrastructures », c'est le rapport au temps qui est ici interrogé. Considérant l'infrastructure comme modèle holistique de la ville-territoire, les auteurs la constituent comme le prisme matériel et pratique par lequel

⁹⁰ Frits Palmboon, « Landscape urbanism, conflation or coalition ? », *Topos*, juin 2010, n°71, pp.43-44. Charles Waldheim, « On landscape, ecology, and other modifiers to urbanism », *Landscape Architecture*, mars 2010, p.21. Pour une critique de l'Ecological Urbanism, lire de Matthew Gandy, « From urban ecology to ecological urbanism: an ambiguous trajectory », *Area*, Royal geographical Society, 2015, pp.150-154, doi: 10.1111/area.12162. Et de Greet de Block, « Ecological infrastructure in a critical-historical perspective: from engineering 'social' territory to encoding 'natural' topography », *Environment and Planning A*, 2015, pp.1-24. Le paysage des aéroports « decommissioned » (sans activité opérationnelle) a fait l'objet en 2013 dans le cadre de la chaire de Landscape Architecture, d'une exposition « Airport Landscapes » à la Graduate School of Design de la Harvard University, posant de fait, en creux, la question d'une pensée paysagère de l'infrastructure comme structure active.

⁹¹ Bruno De Meulder et Kelly Shannon, « Traditions of landscape urbanism » *Topos*, juin 2010, n°71, p.70, numéro dans lequel on trouve aussi un article de Kongjian Yu, « Five traditions for landscape urbanism thinking », pp.58-63; Lire aussi de Luigi Spinelli, « Quando l'infrastruttura diventa paesaggio », *Domus*, 10/2007 ; Stan Allen, « Beyond Landscape urbanism » et Pierluigi Nicolini, « Paesaggi e infrastrutture », *Lotus international*, n139, 2009, pp.16-23 ; Kelly Shannon, « Towards integrating infrastructure and landscape », *Topos* mars 2011, n°74, pp.61-71 ; « Infrastructuralisme », *Quaderns*, Automne 2011, n°262; Lire aussi, versant français, de Georges Farhat, « Les paradoxes du paysage infrastructurel », *Paysages contemporains/Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n°4, avril 2000, pp.35-44 ; Laurence Bassières, « De l'infrastructure territoriale au territoire du patrimoine, le réseau des Sources du Nord », *FabricA* mai 2011, pp.28-53.

⁹² Michel Desvigne, Gilles Tiberghien, *Natures intermédiaires*, Birkhäuser, 2009 ; et Michel Desvigne, Dorothée Imbert, *A landscape inventory : Michel Desvigne paysagiste*, ORO Edition, 2018.

peuvent s'analyser les forces du changement qui affectent les organisations spatiales et les font évoluer au cours du temps ⁹³.

Anthropisation et naturalité

Du fait de leur implication étroite dans les transformations de nos milieux, les infrastructures ont un potentiel d'anthropisation qui les inscrit d'emblée dans le champ des études sur l'*Anthropocène*, terme, très discuté⁹⁴. Soumises aux injonctions contradictoires de leur modernisation continue et de la maîtrise des défis environnementaux, elles constituent un nœud de convergence et de renversement des perspectives, problème et promesse dont la fonction de *Pharmakon* est aussi contestée⁹⁵. Si elles sont conçues pour pallier ou réguler les menaces, leur avènement ne risque-t-il pas d'en créer de nouvelles dont les répercussions doivent de plus en plus se mesurer à l'échelle du globe ? Paul A. David évoque la « presbytie technique » qui diffracte les perspectives et privilégie « le futur qui repose sur la prévision d'améliorations spectaculaires des conditions de vie de la masse de l'humanité, sans avoir à envisager les

⁹³ Javier García-Germán, "Infrastructure and time: a propos anticipation and adaptation", *Quaderns*, n°262, automne 2011, pp.46-48. Qui cite Keller Easterling, *Organization Space, landscapes, highways and houses in America*, MIT Press, 1999 et Stan Allen, « Infrastructural Urbanism » in *Point+Lines, Diagrams and projects for the city*, Princeton Architectural Press, 1999.

⁹⁴ Le terme a été ré-introduit par le prix Nobel de chimie Paul Crutzen en 2002 dans un article aux répercussions importantes (Paul Crutzen, « Geology of Mankind : The Anthropocene », *Nature*, Vol. 415, 2002, traduit in « La géologie de l'humanité : l'Anthropocène », *Ecologie et politique*, n°34, 2007/1, pp.141-148). Outre le débat sur le fait que l'impact humain sur la Terre serait ou non assimilable à une nouvelle ère géologique, les discussions dont font l'objet la définition de l'Anthropocène et l'identification de ses origines (XXème siècle, révolution industrielle, naissance de l'agriculture, âge néolithique), s'expliquent aussi par la critique des propositions qui consisteraient à « résoudre » les problèmes au moyen de solutions similaires à celles qui les ont créés : en technicisant l'environnement, en pilotant la Terre comme un « vaisseau spatial » (Fuller), en défendant la géoingénierie comme un plan d'action possible, sous la forme d'un bouclier climatique par exemple, pénalisant du même coup les efforts nécessaires pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre (et changer nos modèles de production et de consommation). Voir par exemple « Faut-il climatiser la Terre ?, Ces projets fous qui veulent freiner le réchauffement de la planète. », *Le Monde* 2, n°193, 27 octobre-2 novembre 2007, pp.26-33. Lire aussi de Frédéric Neyrat, *La part inconstructible de la Terre, Critique du géo-constructivisme*, Paris, Editions du Seuil, 2016, ouvrage également critique sur les positions de Bruno Latour, *Face à Gaïa, Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015. Lire enfin le dernier opus percutant de Bruno Latour, *Où atterrir ?, Comment s'orienter en politique*, Paris, Seuil, 2017.

⁹⁵ C'est notamment l'objet du numéro de la revue *Tracés*, publié à l'automne 2018. « Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés*, n°35, 2018, <https://journals.openedition.org/traces/>

conflits ouverts qui seraient provoqués par une volonté de partage avec des richesses existantes⁹⁶ ».

« Paradoxical infrastructures⁹⁷ » : cette question nourrit l'article choral signé de Cymene Howe et d'un collectif de dix auteurs issus de l'anthropologie et de l'histoire, de la sociologie et de l'architecture, qui par ses voix diverses, entend rompre avec les frontières disciplinaires dans lesquelles il paraît impossible de penser ce terme. Les auteurs pointent d'ailleurs en préalable la capacité définitionnelle du terme multiforme. Trois notions orientent la perspective dialectique traduite dans le terme de « paradoxe ». En premier lieu la *ruine*. Le projet de l'infrastructure s'inscrit dans le futur alors même que sa réalisation inaugure sa dégénérescence. Là où il y avait promesse de grandeur et d'optimisme, apparaissent le déclin et la panne, cette condition intertemporelle constituant l'infrastructure comme un espace qui se situe entre passé et futur. En deuxième lieu le *retrofit* que l'on pourrait traduire par la rétroaction. De fait la solidité infrastructurelle, matérielle comme symbolique, est plus apparente que réelle car sa durabilité suppose qu'elle sache se transformer au contact de nouveaux environnements, s'adapter aux nouvelles contingences faute de quoi elle tomberait en désuétude. En troisième lieu le *risque*. Alors que sa finalité est de juguler les risques, l'infrastructure en produit de nouveaux, ses failles étant d'autant moins anticipées que sa conception est de plus en plus intégrée⁹⁸.

Un des nombreux points de discussion relatifs à la controverse sur l'Anthropocène concerne le postulat selon lequel nous n'aurions « compris » que récemment les effets des actions humaines sur la Terre. Mais comme le montrent Christophe Bonneuil et Jean-Baptiste Fressoz dans leur ouvrage *L'Événement Anthropocène*⁹⁹ qui souligne la longue durée des bouleversements climatiques et de leurs causalités, Saint-Simon savait que l'exploitation du globe transforme celui-ci et Charles Fourier constatait de son vivant la détérioration matérielle de la planète. Bonneuil et Fressoz développent plusieurs points de vue pour comprendre les trajectoires incluses dans cette évolution. *Thermocène* fruit de choix énergétiques, *Thanatocène*

⁹⁶ Cité in David Edgerton et Dominique Pestre, « De l'innovation aux usages, dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales : Histoire, sciences sociales*, n°4-5, 1998, note 20, p.835.

⁹⁷ Cymene Howe et al, « Paradoxical infrastructures: Ruins, Retrofit and Risk », *Science, Technology and Human Values*, 2016, Vol.41, n°3, pp.327-343.

⁹⁸ Cette question est par exemple très sensible dans le domaine de la production du nucléaire et de sa sécurité, qu'il s'agisse des risques d'accidents ou des risques terroristes, qu'ils soient physiques ou cyber. Voir le documentaire récent *Sécurité nucléaire, Le grand mensonge*, Arte, 2017. Lire aussi de Jean-Pierre Dupuy, *Pour un catastrophisme éclairé*, Paris, Seuil, 2004.

⁹⁹ Christophe Bonneuil et Jean-Baptiste Fressoz, *L'événement Anthropocène, La Terre, l'Histoire et nous*, Seuil, Paris, 2014. Lire aussi de François Jarrige, *Technocritiques, Du refus des machines à la contestation des technosciences*, Paris La Découverte, 2014.

doté de possibilités massives de destruction, *Phagocène* autorisant l'exploitation des ressources, s'opposent au *Phronocène*, l'âge de la prudence et de la sensibilité à l'environnement présente dès les débuts de la Révolution industrielle et au *Polémocène* structuré par les contestations sociales et politiques aux projets modernisateurs qui n'ont cessé de faire entendre leurs voix.

L'illusion rétrospective d'une conscience historique des phénomènes contemporains est toutefois à nuancer par l'importance de la mobilisation et de l'enthousiasme collectifs dont font l'objet les cycles d'invention. Lorsque les « pionniers » aéronautes admirent à la fin du 18^{ème} siècle le spectacle magnifique du « théâtre sauvage de la nature », ils ne savent pas encore quelles seront les empreintes profondes que la conquête de l'air marquera sur la Terre. Est née depuis une infrastructure monumentale et mondiale qui s'est d'autant agrandie que le vol aspirait pour le plus grand nombre à défier les contingences matérielles et terrestres du temps et de la distance. Lorsque les promoteurs du progrès aéronautique consacrent la paix mondiale comme moto récurrent de leur discours, ils ne saisissent pas le potentiel de destruction massive que revêtira l'arme aérienne au cours de la deuxième guerre mondiale¹⁰⁰. Outil de compréhension et de mesure qui nous permet d'accéder à la compréhension des impacts humains sur la Terre, de l'atmosphère et de la stratosphère, la perception aérienne est aussi devenue un vecteur redoutable de contrôle et de surveillance dont les drones forment les derniers instruments¹⁰¹.

Cette identification des traces que laisse sur le temps long le développement d'une technologie est essentielle pour comprendre leur emprise planétaire et rendre visible leur empreinte profonde comme le fait Carola Hein, dans la recherche qu'elle mène à la TU Delft sur « les paysages du pétrole » (*Oil Spaces*). Au-delà de ses artefacts qui paraîtraient les plus évidents, des puits aux stations, l'exploitation de la ressource pétrolière produit des réseaux diffus et des ancrages profonds, plus invisibles et plus structurants¹⁰². Depuis l'extraction jusqu'au financement, depuis l'émergence des grandes multinationales jusqu'aux différents impacts dans la société et l'économie, l'empreinte du pétrole est ainsi envisagée sur la longue durée depuis les années 1860 jusqu'à nos jours, envisageant les différents espaces du pétrole

¹⁰⁰ Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger, eds, *L'emprise du vol, de l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, 2013. Nathalie Roseau, « Les territoires de l'air, une culture moderne ? » in Dominique Faria et al, *L'aviation, l'impact sur le temps et l'espace*, Editions du Manuscrit, 2018, A paraître.

¹⁰¹ Grégoire Chamayou, *La théorie du drone*, Paris, Editions La Fabrique, 2013

¹⁰² Carola Hein, "Oil Spaces : the global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague area", *Journal of Urban History*, 2018, Vol 44(5), pp.887-929, <https://doi.org/10.1177/0096144217752460>.

comme un ensemble qui inclue aussi bien les espaces dérivés que les représentations, abordant les questions de visibilité et d'invisibilité des impacts, posant par l'identification des empreintes, la question de leur réversibilité dans une société post-énergies fossiles. Comme l'illustre Alain Gras dans son opus *Oil* consacré à une anthropologie historique de la technique et de la ressource, la perspective infrastructurelle éclaire le dispositif de captation politique et économique dans lequel a été pris le fluide de l'or noir¹⁰³.

Les recherches en cours depuis quelques années sur la matérialité des technologies numériques s'inscrivent également dans cette perspective de travailler sur l'espace (architecture, ville, territoire) à partir des flux et des infrastructures¹⁰⁴. Une approche transdisciplinaire de l'infrastructure permet ainsi d'ouvrir la boîte noire du « miracle » technologique, en observant d'une part, à la manière d'un archéologue, les traces multiples qui se sont stratifiées sur la longue durée, et d'autre part, les médiations diverses par lesquelles s'est déployée la diffusion d'une technique dans nos sociétés.

La ville au présent : historicité de l'infrastructure

« La ville [...] n'est jamais synchrone avec elle-même : le tissu urbain, le comportement des citoyens, les politiques d'aménagement urbanistique, économique ou social, se déploient selon des chronologies différentes. Mais en même temps, la ville est tout entière au présent. Ou plutôt, elle est tout entière mise au présent par des acteurs sociaux sur qui repose toute la charge temporelle. [...] Du fait de la multiplicité des formes anciennes d'organisation de l'espace et de la diversité des temporalités dans lesquelles elles s'inscrivent, le problème est moins d'associer un cheminement historique et une évolution à venir que d'étudier les modalités de mise au présent des passés »

Bernard Lepetit, « Le temps des villes », 1994¹⁰⁵

Système et relation, l'infrastructure est un horizon de compréhension de la ville territoire. C'est un espace au sein duquel s'entremêlent les temps

¹⁰³ Alain Gras, *Oil, Petite anthropologie de l'or noir*, Paris, B2 Editions, 2015

¹⁰⁴ Voir le prochain colloque organisé à l'École d'Architecture de la Ville et des Territoires par Fanny Lopez sur « Les limites de la croissance de la *smart city* : espaces et énergies des infrastructures numériques », 5 et 6 juin 2019.

¹⁰⁵ Bernard Lepetit, « Le temps des villes », *Villes, histoire et culture*, Université des Sciences Humaines de Strasbourg, n°1, décembre 1994, pp.11-12. Texte de la conférence de Bernard Lepetit prononcée en ouverture du second colloque international d'Histoire urbaine organisé à Strasbourg du 8 au 10 septembre 1994 par The European Association of Urban Historians. Qui reprend les éléments d'un texte "Une herméneutique urbaine est-elle possible ?" publié in Bernard Lepetit et Denise Pumain, *Temporalités Urbaines*, Paris, Anthropos/Economica, 1993, pp.287-299.

successifs, parallèles, télescopés qui travaillent sa formation et où dialoguent ses dimensions politique, sociale, économique, culturelle, environnementale. La nature à la fois contingente et structurante des infrastructures suppose donc de comprendre leur historicité. Paradoxalement, si elles ont fait l'objet d'un panel significatif de recherches historiques qui ont montré les dimensions multiples de leur inscription urbaine sur la longue durée, l'existence de ces travaux n'a pas empêché la persistance d'un relatif cloisonnement entre des réflexions historiques qui s'aventurent rarement dans les controverses du présent et des travaux en sciences sociales dont les préoccupations contemporaines dialoguent peu avec leur histoire¹⁰⁶. Et lorsque dans son article choral à dix voix traduisant un vrai souci de pluridisciplinarité, Cymene Howe repère trois natures de processus - la ruine, la rétroaction et le risque - pour qualifier la relation paradoxale que noue l'infrastructure avec son environnement, les chercheurs posent la question des temporalités sans la traiter à part entière. Cette absence de fertilisation entre les perspectives spatio-historique et socio-technique s'illustre également dans les débats politiques qui oublient volontiers les infrastructures du passé pour promouvoir celles de l'avenir comme « solutions radicales » aux embarras de la ville, les nouveaux projets témoignant régulièrement de cet effet potentiellement aveuglant que peut produire l'éblouissement du futur.

Futur et mémoire, l'impensé du temps

Pourtant, il serait trop facile de tomber dans le piège d'un dualisme qui ferait succéder les échecs et les réussites, les projets repoussoirs et les bonnes pratiques, inscrivant les infrastructures dans une histoire linéaire tendue vers le progrès et l'innovation. Comme l'écrit l'historien des techniques David Edgerton, « le futurisme technologique a certainement affecté notre historiographie » et l'on peut faire l'hypothèse que « l'oblitération de l'histoire la plus récente et du présent, qui est continue et systématique » est une dimension constitutive des transitions infrastructurelles qui explique leur instabilité chronique. Envisagé comme objet de recherche, cette amnésie chronique peut expliquer la persistance des caractères qui travaillent les

¹⁰⁶ On pense en particulier aux ouvrages suivants: Marc Desportes et Antoine Picon, *De l'espace au territoire, L'aménagement en France (XVIe-XXe siècles)*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1997 ; Sabine Barles, *La ville délétaire, Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIIIe-XIXe siècles*, Champ Vallon, 1999 ; Mathew Gandy, *op.cit.* ; Karen Bowie et Simon Texier (sous la direction de), *Paris et ses chemins de fer*, Délégation à l'Action historique de la Ville de Paris, 2003 ; Denis Bocquet, Samuel Fettah (sous la direction de), *Réseaux techniques et conflits de pouvoir, Les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Collection Ecole Française de Rome, 2007 ; Stéphanie Sauget, *A la recherche des pas perdus, Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009 ; Nathalie Roseau, *Aerocity, op.cit.* ; Eric Alonzo, *L'architecture de la voie*, Marseille, Editions Parenthèses, 2018.

mondes infrastructurels et les transitions techniques depuis deux siècles¹⁰⁷. Lewis Mumford, dans son opus *The Highway and the City*, évoquait ainsi la propension « des Américains [à envisager] le progrès comme l'idée d'accepter ce qui est nouveau et de dénigrer ce qui est vieux », ajoutant que « le progrès, envisagé dans une acception organique, devrait être cumulatif [...], les gains offerts par une nouvelle invention étant partiellement perdus si nous déclassons automatiquement toutes les inventions encore valables qui l'ont précédée¹⁰⁸ ».

Comme nous y invite Fernand Braudel, la perspective diachronique va au-delà de l'« agitation de surface » provoquée par « ces premières réalités mouvantes qui font trop de bruit » pour dépasser les récits linéaires fondés sur la succession d'événements, mieux identifier les temps conjoncturels et cycliques, prendre en compte les dimensions et les vitesses du temps qui structurent l'histoire des villes comme un processus de longue durée. Elle permet non seulement de mettre à jour sur le temps long la réflexivité des sociétés sur ses artefacts structurants mais aussi de saisir les processus de transformation historique qui travaillent l'urbain, de comprendre ce que l'ancien produit de neuf et ce que le neuf réactive de l'ancien.

Comprendre l'entremêlement des raisons et des actions qui transforment les objets infrastructurels suppose donc en premier lieu de les inscrire dans leurs temps historiques, en identifiant les latences, les basculements, les enracinements, en mettant en regard différentes périodes antérieures de transformation accélérée, en éclairant les ruptures dans les continuités, en relativisant la nouveauté des notions, en montrant la réflexivité des anciens et des modernes ou au contraire en comprenant la raison des amnésies, bref en identifiant les tendances profondes qui inscrivent l'urbain et l'infrastructure dans des trajectoires longues.

Comprendre les structures du temps, c'est aussi mieux saisir les dynamiques parfois contradictoires, rarement synchrones qui fondent la transformation des villes. Lorsque Cymene Howe choisit trois natures de processus pour repérer les simultanités selon lesquelles se déploient les infrastructures, les chercheurs posent cette question des temps du contemporain. Ceux qui synchronisent la ville et l'infrastructure pour épouser un futur commun bien qu'incertain ou au contraire ceux qui les désynchronisent, provoquant le dérèglement ou la rupture ; ceux qui superposent plusieurs régimes

¹⁰⁷ David Edgerton, *op.cit.*, p.836.

¹⁰⁸ Lewis Mumford, *The Highway and the City*, Harcourt Trade Publisher, 1958, p.235. En France, Jean-Jacques Salomon (sous pseudo Sorel) critiquera la rhétorique alternant dénonciation des lenteurs et recours aux superlatifs pour louer les prouesses spectaculaires de la technologie. « Le retard technologique de l'Europe, I et II », *Esprit*, n° 11 et 12, novembre et décembre, 1967, pp.755-775, pp.902-919.

techniques, les nouveaux n'effaçant pas les anciens mais s'ajoutant plutôt en les modifiant¹⁰⁹. Le terme d'hybridation souvent apposé au terme d'infrastructure doit ici être saisi comme un *processus* et non comme un état, ce qui nécessite de comprendre la dimension temporelle des mouvements qui matérialisent et dématérialisent les infrastructures, les rendent visible et invisible, entre omniprésence (monumentalisation, marchandisation, mise en récit) et effacement (enfouissement, dissolution, banalisation).

« La modernité, c'est l'accélération du temps ». Citant Peter Conrad, le sociologue Hartmut Rosa pense le contemporain comme un temps d'*accélération* qu'il conjugue avec le terme de *résonance*¹¹⁰. L'accélération du temps présent s'accompagne d'une mise en doute du temps lui-même comme vecteur en soi d'un progrès en passe de bouleverser le présent. Le temps devient obsolète alors qu'il incarnait l'idée du progrès, perturbant la valeur positive du futur¹¹¹.

Pour comprendre ces temps du futur, nous empruntons à François Hartog son hypothèse des *Régimes d'historicités* qui aspire à saisir les « crises du temps ». « A-t-on affaire à un passé oublié ou trop rappelé, à un futur qui a presque disparu de l'horizon ou à un avenir surtout menaçant un présent sans cesse consumé dans l'immédiateté ou quasiment statique et interminable, sinon éternel ^{112?} » A la suite de Reinhart Koselleck qui opposait dès 1975 qu'une « fin » ou une sortie des temps modernes pourrait se signaler par la formule « plus grande est l'expérience, plus prudente et ouverte l'attente », Hartog appelle à éclairer la distance créée par les tensions qui existent entre champ d'expérience et horizon d'attente, ces deux catégories métahistoriques dont dit-il le déséquilibre n'a cessé de croître depuis les Lumières sous l'effet de l'accélération¹¹³.

L'historien nous rappelle les mots de Lucien Febvre qui, au lendemain de la seconde guerre mondiale, soulignait l' « état d'instabilité définitive » du monde présent où il y avait « bien autre chose que les ruines, et plus grave : cette prodigieuse accélération de la vitesse qui, télescopant les continents,

¹⁰⁹ Keller Easterlings, *Extrastatecraft, The Power of Infrastructure space*, Verso, 2014.

¹¹⁰ Hartmut Rosa, *Accélération, Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 et *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*, Paris, La Découverte, 2018.

¹¹¹ Luc Semal et Bruno Villalba, « Obsolescence de la durée, la politique peut-elle encore continuer à disqualifier le délai », in Franck-Dominique Vivien, Jacques Lepart, Pascal Marty, eds, *L'évaluation de la durabilité*, Editions Quae, 2013, pp.81-100. La difficulté de penser l'urgence de la longue durée est un sujet essentiel de l'écologie contemporaine.

¹¹² François Hartog, *Régimes d'historicité*, *op.cit.*, p.27

¹¹³ Reinhart Koselleck, *Le futur passé, Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, 1990. Proposant deux catégories historiques fondamentales : le champ d'expérience et l'horizon d'attente, cet ouvrage présente des modèles temporels qui placent en leur centre de gravité le présent.

abolissant les océans, supprimant les déserts, met en brusque contact des groupes humains chargés d'électricités contraires¹¹⁴ ». 1968 ouvre « la brèche entre le passé et le futur », nom original de l'ouvrage d'Hannah Arendt paru en 1961 sur la « crise de la culture » qui donne à voir cet « étrange entre-deux dans le temps historique où l'on prend conscience d'un intervalle dans le temps qui est entièrement déterminé par des choses qui ne sont plus et par des choses qui ne sont pas encore¹¹⁵. » Crise des ressources, de l'environnement, de la société, alors que les débuts de l'informatique annoncent une révolution de la mobilité accélérée et du temps réel et que, simultanément, se consolide une politique patrimoniale marquée par la création en 1972 du World Heritage de l'Unesco et la conceptualisation par Pierre Nora des « lieux de mémoire »¹¹⁶.

Apparaissent ici les prémices de « l'histoire du temps présent ». « Je reste troublé par l'inquiétant spectacle que donne le trop de mémoire ici, le trop d'oubli ailleurs, pour ne rien dire de l'influence des commémorations et des abus de mémoire – et d'oubli. L'idée d'une politique de la juste mémoire est à cet égard un de mes thèmes civiques avoués¹¹⁷. » De 1983 à 1985, Paul Ricoeur publie les trois tomes de sa trilogie *Temps et récit* qui approfondit sa réflexion sur l'histoire. Le dernier tome de son triptyque porte sur les difficultés de « raconter le temps » et pointe « les limites que rencontre la fonction narrative dans son ambition à se mesurer aux apories que la phénoménologie du temps découvre et suscite ¹¹⁸ ».

Pour répondre à ces « crises du temps », Bernard Lepetit, interrogeant la possibilité d'une herméneutique urbaine, appelait en écho à un autre texte de Paul Ricoeur, *L'Initiative*, à « résister au rétrécissement de l'espace d'expérience » en cessant de considérer le passé comme achevé pour redonner vie au contraire à ses potentialités non accomplies¹¹⁹. » Considérer le passé comme « ouvert et contingent » : c'est, disait l'historien, en réactivant les potentialités inaccomplies du passé qu'il est possible de penser le futur, se pliant lui-même à l'exercice en citant les mots de l'encyclopédie nouvelle de

¹¹⁴ Lucien Febvre, « Face au vent, manifeste des Annales nouvelles », *Combats pour l'histoire*, 1992 [1946], 35, 40, 41

¹¹⁵ Hannah Arendt [1961], *La crise de la culture*, Paris, Traduction française, 1968. Le titre original en anglais était *Between past and future*.

¹¹⁶ Pierre Nora, *Les lieux de mémoire*, Paris Gallimard, Bibliothèque illustrée des histoires, en trois tomes : Tome 1, *La République* (1984), Tome 2, *La Nation* (1986), Tome 3, *Les France* (1994).

¹¹⁷ Paul Ricoeur, *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Editions du Seuil, 2000.

¹¹⁸ Texte de la Quatrième de couverture du tome III de Paul Ricoeur, *Temps et Récit, Le temps raconté*, Paris, Editions du Seuil, 1985. Lire aussi de Paul Ricoeur, Préface de Hannah Arendt, *Condition de l'homme moderne*, Calmann-Lévy, 1988 où « Le temps est posé comme question ». Et de Jean Leduc, *Les historiens et le Temps : Conceptions, problématiques, écritures*, Paris, Seuil, 1999.

¹¹⁹ In Bernard Lepetit, « Une herméneutique urbaine est-elle encore possible ? », *op.cit.*, p.298.

1842 dont les propos résonnent singulièrement à nos oreilles: « Comme la condition actuelle d'une ville n'est que la conséquence de toutes ses conditions antérieures, cette condition représente toutes les autres, et ainsi une ville, construite uniquement en vue de son présent, exprime virtuellement, d'une manière transcendante, tout son passé¹²⁰. »

L'espace du projet

En faisant apparaître leurs conditions antérieures, le retour à l'histoire permet comme pour l'archéologue de rechercher les traces visibles et invisibles par lesquelles les infrastructures se sont formées sur le temps long. Leur existence résulte de contingences qui doivent être élucidées. Dès lors, l'entrée par le projet qui les a vu naître nous paraît fondamentale car il est précisément l'espace par lequel s'accomplissent les potentialités.

L'explicitation des positions des auteurs et des acteurs qui y participent, l'étude de leurs discours, textuels et visuels, permettent d'abord d'entrevoir les futurs possibles qui ont été esquissés, développés, réalisés ou contrariés, et éclaire sur les valeurs, les désirs, les attentes d'une société par rapport aux promesses des temps à venir. Ce faisant, le regard par l'imaginaire du projet permet de comprendre en quoi l'infrastructure est un lieu de la culture urbaine qui informe sur les représentations et les pratiques de son temps¹²¹.

Notre perspective envisage ensuite le projet comme dispositif au sens que lui donnait Michel Foucault d'un réseau qu'il est possible de tracer entre les différents éléments d'un ensemble hétérogène de discours, d'institutions, d'aménagements, de décisions, d'énoncés, et dont Giorgio Agamben soulignait la nature « stratégique », « toujours inscrit dans un jeu de pouvoir, mais toujours lié aussi à une ou des bornes de savoir, qui en naissent mais tout autant le conditionnent. C'est ça le dispositif : des stratégies de rapports de force supportant des types de savoirs et supportés par eux¹²². »

¹²⁰ *Ibid*, p.299. Source *Encyclopédie Nouvelle ou Dictionnaire philosophique, scientifique, littéraire et industriel, offrant le tableau des connaissances humaines au dix-neuvième siècle, par une société de savans et de littérateurs*, publié sous la direction de Mrs P.Leroux et J.Reynaud, Tome Huitième, SAP-ZOR, 1842, p.684

¹²¹ Lire de André Corboz, « La description : entre lecture et écriture », *op.cit.* ; et de Frédéric Graber à propos de la notion de projet dans les réalisations des travaux publics aux XVIII^e et XIX^e siècles par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les travaux publics (18^e-19^e siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°58, 2011, pp.7-33.

¹²² Giorgio Agamben, *Qu'est-ce qu'un dispositif ?*, Payot, 2007. Gilles Deleuze, « Qu'est-ce qu'un dispositif ? » in *Michel Foucault philosophe, Rencontre internationale*, Paris, Rencontres des 9-10-11 janvier 1988, Seuil, pp.185-195

Cette question des rapports de force entre pouvoirs, idéologies et souverainetés institue enfin le projet comme une chaîne de tensions, de convergences et de conflits, de décisions et de revirements, qui aboutit au terme d'une trajectoire dont l'origine ne connaît pas la fin. Pour mieux comprendre le fil de cette chaîne, c'est au point de vue des prescripteurs que nous nous intéresserons de manière privilégiée, c'est-à-dire ceux qui planifient, projettent, réalisent, promeuvent ou contestent les infrastructures : les architectes, les paysagistes et les ingénieurs, les autorités et les édiles, les promoteurs et les exploitants, les medias et les activistes.

Parce que le présent ouvrage aspire à comprendre les temporalités de l'infrastructure, la perspective projectuelle qu'il explore nous conduit à privilégier l'analyse de villes spécifiques - New York, Paris, Hong Kong - sur lesquelles nous avons déjà travaillé et que nous avons approfondies dans le cadre de cette recherche. Les études qui suivent s'attachent à des durées et des moments différents qui s'échelonnent du milieu du 19^{ème} siècle au début du 21^{ème} siècle. Elles permettent d'interroger la pluralité et la relativité des temps.

La première étude évoque dans une traversée de la longue durée la figure du parkway en interrogeant au prisme de sa contribution à l'histoire de l'agrandissement de la métropole new-yorkaise, la question de l'oubli et de la mémoire et la relation qu'entretient l'infrastructure à la notion de paysage. La deuxième étude revient sur le moment de basculement du Grand Paris des « Trente Glorieuses », posant la question du retournement des futurs infrastructuraux dans les contextes de crises. La troisième étude s'intéresse enfin à la séquence trentenaire de transformation globale de l'archipel hongkongais et aux phénomènes de résonance que produisent les grands dispositifs infrastructuraux.

Nous caractériserons ces situations selon trois *énoncés*. Le premier énoncé est celui de l'*oxymore*, la figure du parkway se plaçant à l'articulation de l'environnement, de l'urbain et de la technique. Ces apparentes contradictions se retrouvent dans les réalisations comme dans les transformations et les réinterprétations successives qui en ont été faites, interrogeant son usage, son appartenance à l'urbain, ses échelles. Le deuxième énoncé est celui du *sismographe* qui rend visibles les télescopages de mondes et d'échelles hétérogènes, l'éclatement ou la cohésion des récits urbains, technologiques, sociétaux. Il met en exergue les polysémies de l'infrastructure - du monument à l'ouvrage, de la vision au projet - et ses motifs de décrochage spatial et temporel. Le troisième énoncé est celui du *méta-objet*, l'infrastructure se constituant comme scène travaillée par les tensions entre la ville du réel et la

ville qui se projette, les frontières de l'une et l'autre se déplaçant et se recomposant sans jamais se confondre.

Narrations et corpus

Ces études nous déplacent dans l'espace, celui des villes et des infrastructures, et dans le temps, celui de la durée et du futur. Les décalages temporels sont induits par le choix d'élargir la comparaison en étudiant des phénomènes et des processus à des époques différentes. Ils permettent aussi de faire dialoguer la question du futur entre des villes qui évoluent les unes par rapport aux autres¹²³. Le cas américain serait en avance sur l'Europe. L'agrandissement métropolitain qui s'opère dès les années 1870 est plus important que celui projeté par Haussmann dans les limites du futur Paris annexé. La définition des voies new-yorkaises dans les années 1920 constitue quant à elle une entreprise pionnière alors qu'elle ne figure que dessinée dans les plans d'aménagement de la Région parisienne des années 1930. Dès le début des années 1960, la prise de conscience écologique a raison de plusieurs projets d'éventement autoroutier alors que la France engage, fascinée pour partie par l'Amérique, ses grands travaux de modernisation. Ainsi le rapport au futur des villes à leurs infrastructures s'exprime-t-il différemment dans l'espace et le temps, comme à Hong Kong dont la métropolisation s'annonce selon d'autres termes encore.

Peut-on à partir de ce panel dégager une perspective qui soit pertinente au-delà de ces trois situations particulières ? Ces questions sont celles de l'histoire transnationale d'une part et de la recherche comparée d'autre part¹²⁴. Née de l'intérêt grandissant pour les phénomènes historiques de mondialisation et les changements de perspective impulsés par les Global Studies, l'histoire transnationale a ouvert des territoires nouveaux à la recherche et déplacé les frontières d'objets de recherche tels que les formes de l'utopie urbaine, les villes nouvelles, les réseaux techniques¹²⁵. La recherche comparée permet quant à elle de se décentrer dans d'autres contextes, a priori étrangers, pour identifier de nouvelles questions qui étaient alors dissimulées, en confirmer

¹²³ Jean-Louis Cohen, Hubert Damisch (eds), *Américanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS/Flammarion, Paris, 1993.

¹²⁴ Akira Iriye, « Réflexions sur l'histoire globale et transnationale », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°121, 2013, <http://journals.openedition.org/chrhc/3174> ; Akira Iriye et Pierre Yves Saunier eds, *The Palgrave Dictionary of Transnational History from the Mid-19th Century to the Present Day*, Palgrave-Macmillan, 2009.

¹²⁵ Rosemary Wakeman, *Practicing Utopia, an Intellectual history of the new town movement*, the University of Chicago Press, London-Chicago, 2016. Voir aussi le site <https://globalurbanhistory.com/2017/05/15/the-global-urban-history-project/>

d'autres, en reformuler d'autres encore. Elle opère des parallèles pour remettre à plat des délimitations a priori, établir des connexions. Elle est une forme d'exercice intellectuel qui procède par allers-retours, détours et retours¹²⁶.

Dans ces deux approches se pose la question de la relation entre terrains particuliers et questions de recherche transversales. Loin de constituer une grille commune qui aplatirait les singularités, les questions adressées aux objets, sans trahir les spécificités des terrains, doivent rendre compréhensibles leurs différences, leurs convergences, leurs influences. Comme l'explicitait le sociologue Ulrich Beck lorsqu'il évoquait « La construction des comparables » : « Il s'agit de trouver les catégories qui permettent de penser le dépassement de la crispation singulariste et de la généralisation réductrice. [Ces catégories, il convient de veiller à ce qu'] elles ne soient ni trop locales ni trop générales, qu'elles subissent [...] l'épreuve répétée de la *dissonance*, celle de la comparaison au plus loin, celle qui avive au mieux l'œil comparatiste¹²⁷. » Autrement dit, il faut comme l'énonce Dominique Lorrain laisser « respirer » les terrains pour que notre perspective qui se veut culturaliste, puisse approfondir de concert les objets et les questions qui nous préoccupent. C'est pourquoi les histoires connectées que nous proposons d'étudier sont *racontées* comme des narrations qui entremêlent les questions que nous venons d'exposer. Ces descriptions sont incontournables pour rendre compte de l'histoire complexe des objets et établir des explications. C'est même par l'écriture de ces récits que l'on « construit les comparables ».

Un dernier mot sera ajouté sur les corpus d'archives autour desquels s'articulent ces études historiques. Par définition, ils sont hétérogènes du fait de la grande échelle des infrastructures, des temps qu'elles mobilisent et des villes dans lesquelles elles se déploient. Ce qui nous intéresse touche d'une part à l'énonciation de l'infrastructure dans ses rapports à l'urbain ; d'autre part à la réception dont elle fait l'objet et à ses formes de médiatisation. Les études sont conjointement travaillées à partir d'un corpus de textes et d'images, la lecture visuelle des infrastructures constituant une dimension importante de notre enquête. En gestation, l'infrastructure n'est pas

¹²⁶ François Jullien, Thierry Marchaisse, *Penser d'un dehors (La Chine)*, Paris, Seuil, 2000. A propos des travaux comparatistes dans les sciences sociales, lire de Cécile Vigour, *La comparaison dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2005 ; Dominique Lorrain, « Comparer pour mieux comprendre : expériences de recherche, France, Europe, Chine », in Bruno Cousin, Jean-Yves Authier, Vincent Baggioni, Yankel Fijaljaw, Lydie Launay, Eds, *D'une ville à l'autre, La comparaison internationale en sociologie urbaine*, Paris, La Découverte, 2017 ; « Ce que comparer veut dire », *Terrains et Travaux*, 2012/2, n°21, ENS Cachan. Lire aussi les textes réunis dans le cadre du séminaire *Comparatisme* organisé par l'ENPC, l'ENSAVT, l'UPEM (« Comparer, comparer des villes, comparer des architectures », 2017 et 2018)

¹²⁷ Ulrich Beck, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?*, Aubier, 2006, pp.172-173.

représentée d'emblée. Il s'agit de la rendre figurable. Les mots et les actes au même titre que les images et leur médiatisation, vont contribuer à la rendre imaginable, matérialisable. Ce corpus visuel est à raisonner : Qu'est ce qui est montré et qu'est-ce qui ne l'est pas ? Comment produit-il l'inversion du regard ? Quels décalages entre l'image et la réalité propose-t-il ? Quels impensés opère-t-il ?

Cette archive des infrastructures sera explicitée au fil des chapitres, montrant son caractère à la fois éclaté et convergent. Conduire les trois investigations permet de multiplier les sources, d'en faire usage différemment, de déplacer les interrogations. Leurs contours dessinent une possible définition de ce qu'est l'infrastructure, l'archive historique des villes étant constitutive de la ville comme archive du temps.



Vue du Bronx River Parkway, New York, 1922, Source Westchester County Archives

II

« IMPOSSIBLE UTOPIAS » L'ODYSSEE DU PARKWAY NEW-YORKAIS

« Peu à peu, nous étions saisis par ce rythme hypnotique du parkway, qui est une des créations singulières du monde le plus moderne, une de ses floraisons les plus chargées de magie, et dont, je crois, l'on ne pourrait trouver à l'heure actuelle d'expression plus achevée que dans ces parages de Long Island et les courbes qui s'y entrelacent. »

« - Toujours Brooklyn ? » demandait Salsette. « C'est immense. Je ne connaissais pas encore cet aspect de la ville américaine : l'agglomération qui n'a aucune raison de finir. La question d'un centre et d'une périphérie ne se pose même plus. »

Jules Romains, « Après le subway, le parkway », *Salsette découvre l'Amérique*, 1942¹²⁸

Le terme de parkway naît en deux mots « Park-way » dans un texte « Observations on the progress of improvements in street plans » écrit en 1868 par Frederick Law Olmsted (1822-1903) et Calvert Vaux (1824-1895) pour définir les futures voies qui doivent se réaliser à Brooklyn dans le sillage de l'ouverture du nouveau parc de la ville, Prospect Park. L'idée est née deux ans auparavant sous le nom de « liaison suburbaine » : « une route de loisir ombragée, dans le prolongement de celle du parc [...]. Cette route, quel que soit le caractère de la campagne qu'elle traverse, doit être, en soi, pittoresque »¹²⁹. Conçues comme de larges avenues plantées, bordées de contre-allées et d'habitations, deux voies sont réalisées, Eastern et Ocean Parkways, achevées en 1874 et 1876, qui relient le nouveau parc à ses environs et jusqu'à l'océan au niveau de Coney Island.

Central Park et Prospect Park figurent deux pièces magistrales de l'agrandissement de New York et de l'œuvre prolifique de Olmsted que ses

¹²⁸ Editions de la Maison Française, New York, 1942, p.223.

¹²⁹ Frederick Law Olmsted, Calvert Vaux, « Preliminary Report to the Commissioners for Laying Out a Park in Brooklyn, New York », 24 janvier 1866, in Charles E. Beveridge et Carolyn F. Hoffman (ed.), *The Papers of Frederick Law Olmsted*, Supplementary Series, vol. I, Baltimore, Johns Hopkins University, 1997, p. 105. Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, « Observations on the progress of improvements in street plans, with special reference to the PARK-WAY proposed to be laid out in Brooklyn », Brooklyn, 1^{er} janvier 1868.

héritiers vont poursuivre après sa mort. A sa retraite en 1898, son activité est reprise par ses fils Frederick Law Olmsted Junior et John Charles Olmsted¹³⁰ qui créent l'agence Olmsted and Brothers. Celle-ci intervient dans d'autres grands projets new-yorkais dont le *Regional Plan of New York and its Environs*, entreprise ambitieuse de planification régionale initiée dans l'entre-deux-guerre, qui donne naissance à un système régional de parkways dont Robert Moses, commissaire aux parcs de la municipalité new-yorkaise, figure l'un des principaux artisans. Ces nouvelles infrastructures amorcent une mutation de l'idée du parkway qui cependant résiste difficilement aux vagues de massification routière et suburbaine que traverse l'Amérique de l'après-guerre.

En dépit de ces transformations radicales, la persistance du concept de parkway n'en demeure pas moins réelle. Elle ne se mesure pas seulement aux réalisations qui continuent d'en revendiquer le titre, nouveaux projets ou réhabilitations. Elle se lit aussi à travers les manifestations, publications, expositions de plus en plus abondantes à compter des années 1970 qui « patrimonialisent » la figure. Le nombre d'ouvrages concernant les auteurs et les acteurs qui ont œuvré à sa construction témoigne de cet engouement de même que les institutions qui sont nées pour en perpétuer la mémoire¹³¹. Elle s'observe enfin dans la mobilisation qui est faite du concept, médiatisé et réapproprié dans les stratégies et discours urbains de divers ordres, prolongeant ainsi le récit dense qui l'a diffusé dans nombre de métropoles internationales. Les échanges entre les scènes européenne et américaine prennent place dans les deux sens comme l'atteste la réception du parkway par les urbanistes parisiens au tournant du 20^{ème} siècle (Jean-Claude Nicolas Forestier traduisant le terme dès 1906 par celui d' « avenue-promenade ») alors que, de retour d'un séjour d'études européen à l'automne 1859, Olmsted avait été conquis par l'avenue de l'Impératrice dessinée par Adolphe Alphand.

¹³⁰ Le premier est son fils (1870-1957), le deuxième est son neveu et fils adopté après la perte de ses parents (1852-1920). Les deux créent la firme Olmsted Brothers en 1897.

¹³¹ S'agissant de Frederick Law Olmsted, il est difficile de donner ici la bibliographie exhaustive des écrits qui lui ont été consacrés. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce mouvement de patrimonialisation intense qui s'amorce à partir des années 1970 sous la forme d'expositions et de publications. Citons toutefois quelques références à commencer par la biographie professionnelle retracée par son fils. Frederick Law Olmsted (junior) et Theodora Kimball Hubbard, *Frederick Law Olmsted, Landscape architect (1822-1903)*, New York et Londres, Putnam's Sons, 1922; Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*, George Braziller, 1972; William Alex and Elizabeth Barlow Rogers, *Frederick Law Olmsted's New York* (in collaboration with the Whitney Museum of American Art), Praeger, 1972; Laura Wood Roper, *FLO: A biography of Frederick Law Olmsted*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1973; Charles Capen McLaughlin, « Olmsted's Odyssey », *Wilson quarterly*, summer 1982, pp.78-87; Charles E Beveridge, « Olmsted, His essential theory », *XIXth century*, Col 20, n°2, 2000, pp.32-37; Witold Rybuzynski, *A Clearing In The Distance: Frederick Law Olmsted and America in the 19th Century*, Scribner, 2000 ; Charles Beveridge and Paul Rocheleau, *Frederick Law Olmsted: Designing the American Landscape*, Rizzoli, 2005 ; Justin Martin, *Genius of Place: The Life of Frederick Law Olmsted*, Da Capo Press, 2012.

Succès et échec à la fois, le décalage entre les promesses et les réalités du parkway nécessite d'en comprendre les raisons au-delà d'un certain nombre d'évidences apparentes (les conflits d'échelle et d'usage) en posant trois questions qui introduisent ce chapitre : D'abord, qu'est-ce qui explique la persistance et la remobilisation permanente de cette figure en dépit des échecs rencontrés et des oublis manifestés ? Ensuite, qu'a-t-elle produit dans le champ des pratiques et des idées et comment peut-on en mesurer les traces et les influences ? Enfin, en quoi le prisme du parkway permet de comprendre la façon dont les villes pensent leur agrandissement ?

Oxymore

« Broadly speaking, parkroads are roads to, through or in parks »

Charles W. Eliot, 2nd, « The influence of the automobile on the design of park roads », October 1922¹³²

Associant dans son nom et dans sa territorialisation, parc et voie, ville et campagne, nature et technique, la notion de parkway se situe à l'articulation du paysage, de l'urbain et de l'infrastructure, à la croisée de disciplines - du génie civil au paysagisme, de l'architecture au planning -, condensant un certain nombre d'appareils contraires qui interrogent son usage (récréatif, cinétique, circulatoire), son appartenance à l'urbain (extérieure et constitutive), son échelle (infrastructurelle, régionale, métropolitaine). Comme le soulignent en 1937 John Nolen et Henry Hubbard, auteurs d'une étude universitaire sur les valeurs foncières générées par les parkways, la signification du mot est élastique : « Qu'est-ce qu'un parkway ? Comment se distingue-t-il d'un boulevard, d'une allée ou d'une route bordée d'arbres ? Ce terme a été employé avec tant de désinvolture [...] et signifie des choses si différentes selon les endroits que ce que l'on désigne par parkway dans une ville est loin de répondre à la même définition dans une autre¹³³. » Réflexion que partage l'historien du paysage Norman Newton qui en 1971, souligne les nombreuses méprises et incompréhensions dont a fait l'objet son interprétation¹³⁴. Ajoutant que "le parkway n'est pas une voie en lui-même, mais [qu'] il contient une voie.", Newton contribue lui-même à nourrir l'ambiguïté de la notion en regard de la définition qu'en avait donnée Charles Eliot en 1922. « Dans une certaine mesure, l'ampleur du champ sémantique

¹³² Dans la revue *Landscape Architecture*, p.27.

¹³³ John Nolen and Henry V. Hubbard, *Parkways and Land Values*, Cambridge, Harvard University Press, 1937, p.XI-XII.

¹³⁴ Norman Newton, *Design on the land: The development of landscape architecture*, Cambridge, MA, The Belknap Press of Harvard University Press, 1971, p.596.

du parkway est l'indice du succès du dispositif ainsi qu'il en va dans le cas de la cité-jardin¹³⁵. » Soulignant l'intérêt de sa polysémie, Jean-Louis Cohen, Laurent Hodebert et André Lortie, qualifient quant à eux le terme d'*oxymore*. Au-delà de la figure de style, la notion de parkway nous semble mettre en évidence trois apories structurantes de la grande ville.

La première aporie relève des usages. Le parkway est à la fois circulatoire, récréatif et suburbain, ces fonctions étant constitutives des spatialités du territoire qu'il irrigue et qu'il transforme en même temps. Leurs relations paradoxales produisent des rapports de force qui affectent la voie et son environnement. Ainsi la promesse de l'évasion portée originellement par le parkway pour offrir aux citoyens harassés la possibilité de s'affranchir des contingences urbaines se frotte-t-elle à celle d'une ville pastorale offerte au plus grand nombre dont la réalisation pervertit l'intention originelle.

La deuxième aporie relève du projet. L'idée du parkway se pose comme alternative au plan conçu comme instrument. Sa réalisation mobilise paysagistes, ingénieurs, architectes, le constituant comme œuvre totale d'une échelle inédite. Sa conception appelle à franchir les frontières des disciplines et des professions en gardant intègre la complexité de l'objet sans jamais favoriser la segmentation des parties. L'unité du parkway comme vision globale et projet intégral se heurte toutefois à la fragmentation du territoire qu'il structure et de l'action qui s'y exerce.

La troisième aporie relève des représentations. Par essence inachevée, toujours en mouvement et en dépassement, la figure du parkway échappe aux cadres usuels de pensée urbaine comme le souligne Olmsted à propos de la création de Central Park qui ne peut, dit-il, être pensé de manière isolée « comme un tableau peint sur une toile » mais doit être conçu comme « une fresque avec une considération constante pour les objets extérieurs, quelques-uns d'entre eux plutôt éloignés et n'existant même encore que dans l'imagination du peintre¹³⁶. » Traduite dans l'invention même du terme de « park-way », la quête d'un nouveau vocabulaire et la polysémie de son interprétation s'inscrivent dans la définition d'un art de l'espace, le « Landscape architecture », qui pour se réaliser nécessite d'inventer son

¹³⁵ Jean-Louis Cohen, Laurent Hodebert, André Lortie, *Le parkway comme dispositif métropolitain*, Rapport de recherche, ACS, mars 1996, p.10.

¹³⁶ Frederick Law Olmsted, « Public parks and the enlargement of towns », Traduction abrégée Jean-Pierre Le Dantec in « Les parcs publics et l'agrandissement des villes », *Jardins et paysages : Textes critiques de l'Antiquité à nos jours*, Textes essentiels, Larousse, 1996, pp.292-305.

propre langage visuel et textuel : « Si vous êtes tenu de fonder ce nouvel art, vous ne voulez pas d'un vieux nom pour lui¹³⁷. »

« Ces lieux ne [changent] pas seulement de saison en saison, mais de semaine en semaine, et même de jour en jour. [C'est] donc à bien des égards, une recherche continue et sans fin, pas seulement de bonnes images, mais une recherche d'une vue d'ensemble de ces différents lieux¹³⁸. » Missionné en 1989 par le Centre Canadien d'Architecture dans le cadre d'une campagne photographique, Robert Burley soulignera cette difficulté à restituer par le langage des mots ou des images, le paysage imaginé par Olmsted. Avec d'autres, le photographe s'est vu confier la délicate tâche de fixer l'impermanence des parcs d'Olmsted. Dans le catalogue consacré à cette campagne, John Szarkowski prolonge la réflexion d'Olmsted sur l'incomplétude (Incompleteness) de l'œuvre dont l'auteur est conscient que son devenir lui échappera toujours : « On ne peut jamais dire, fût-ce à propos du plus modeste des jardins. C'est enfin terminé ! Puisque chacune de ses innombrables composantes se transforme constamment, et que toutes les parties du jardin changent les unes par rapport aux autres d'une manière arbitraire et inexplicable – du moins à nos yeux¹³⁹. »

Dans ce chapitre, nous avons choisi de revenir sur des épisodes marquants de la réalisation des parkways new-yorkais, depuis les années 1860 jusqu'aux années 2000. Ces jalons permettent de rendre compte des *âges* successifs qu'ils ont connus, d'explicitier leur genèse, de comprendre leurs effets, d'identifier les représentations qui les portent. Ces moments correspondent à des phases d'agrandissement de la métropole new-yorkaise dont ils sont à la fois les projets et les témoins. Ce que dit le parkway de la ville, ce que fait la ville au parkway : à chaque étape de son développement, le parkway a figuré une expérimentation qui permettait à la ville de transcender son échelle pour projeter son futur dans ce nouvel accomplissement. Retracer l'*idée* du parkway, sa matérialisation, son effacement, sa réapparition ; identifier les changements de sens de la notion et les bifurcations de sa trajectoire, nécessite de travailler sur les discours et les images qui l'ont incarnée au fil du temps, de comprendre les projets qui l'ont réalisée et l'idéal urbain qu'ils traduisaient, de cerner les médiations qui ont donné à voir cet accomplissement.

¹³⁷ Lettre de Frederick Law Olmsted à Calvert Vaux, en date du 1^{er} Août 1865 in Victoria Post Ranney Eds, *The papers of Frederick Law Olmsted, Volume V: The California frontier, 1863-1865*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990, p.420.

¹³⁸ Phyllis Lambert, ed, *Viewing Olmsted: Photographs by Robert Burley, Lee Friedlander, and Geoffrey James*, MIT Press, 1997, p.101-102. Cette campagne a permis de constituer un fonds de 936 photographies.

¹³⁹ *Ibid*, p.19.

Les archives sur lesquelles nous nous appuyons pour mener cette enquête sont de nature différente, formant un corpus hétérogène, rendu nécessaire par la nature fluctuante des contextes, des projets, des acteurs qui les ont conçus et réalisés, des réceptions dont ils ont fait l'objet. La New York Public Library ainsi que les New York Municipal Records donnent accès aux rapports et plans élaborés dans la perspective de l'agrandissement de la ville. L'œuvre des Olmsted, retracée dans de nombreuses publications, est abritée à Brookline (dans les environs de Boston), sur les lieux où les paysagistes ont réalisé une grande partie de leur vie professionnelle, ainsi qu'à la Congress Library qui met à disposition des chercheurs un nombre conséquent d'écrits et de documents. Œuvre immense comme en témoignent sa biographie monumentale publiée en 1974 par Robert Caro et la densité de ses archives consultables à la New York Public Library (les « Robert Moses Papers »), l'action de Robert Moses est quant à elle cernable en consultant d'une part les archives de son activité au New York Parks Department, lieu où il a officié pendant vingt-six ans au bénéfice des parcs et des parkways dont il avait la charge, et d'autre part les archives privées de la Metropolitan Transport Authority, Tunnels and Bridges, qui a réalisé nombre d'ouvrages d'art métropolitains. Un panorama exhaustif de la revue *Landscape Architecture*, doublé d'un certain nombre d'articles de référence issus des revues américaines d'architecture et de planning, a enfin permis de constituer un corpus documentaire permettant de saisir l'évolution de la pensée du parkway dans les milieux professionnels du paysagisme et de l'urbanisme.

Civiliser la ville : les origines du parkway

Inventé aux Etats-Unis au cours de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, le parkway se développe à un moment où l'automobile, « the horseless carriage », est à ses débuts balbutiants tandis que s'amorcent des changements d'échelles pour les villes : extension et modernisation, réforme et hygiénisme. *Urbs in rure, rus in urbe* : la réflexion sur le parkway est indissociable de celle qui préside à l'idéal urbain qui doit régir l'habiter du Nouveau Monde¹⁴⁰.

¹⁴⁰ A propos de l'idéal américain de la ville-nature, lire de Catherine Maumi, « Urbs in rure et rus in urbe ? Pour une urbanité américaine, de Jefferson à Wright » in Chris Younes, dir, *Ville contre-nature*, Paris, La Découverte, 1999, pp.175-194. Et de Catherine Maumi, *Usonia ou le mythe de la ville-nature américaine*, Paris, Editions de la Villette, 2008.

Civilisation versus Wilderness

L'idée de nature sur laquelle se construit la nation s'accorde avec l'immensité du monde que les pionniers aspirent à conquérir. De la *wilderness* au jardin d'Eden, les philosophes du Nouveau Monde ne sont pas unanimes sur les significations qui lui sont attachées. Observateur critique des villes anglaises denses et industrielles, à ses yeux sources des maux sociaux du siècle, Henry David Thoreau, auteur transcendentaliste de *Walden ou la vie dans les bois* (1854) revendique la *wilderness* comme mode d'habiter, considérant la nature comme la source de l'existence humaine et l'homme comme partie intégrante de la nature¹⁴¹. Auteur de *Nature* (1836), Ralph Waldo Emerson suggère une perspective plus dialectique, fondatrice d'une pensée civilisatrice des villes qui s'édifient sur la côte Est : Boston, New York, Philadelphie, Washington. « La ville enchante la compréhension. [...] La campagne, au contraire, offre un horizon illimité, la monotonie d'une route sans fin [...]»¹⁴². » Vision que rejoint Andrew Jackson Downing (1815-1862), théoricien et praticien du jardin qui dans son traité de 1841, s'interroge sur la façon dont l'art peut recréer en partie ce que la nature ne peut achever : « Dans quelle mesure peut-on imiter la nature dans un jardin paysager ? »¹⁴³. Mort prématurément avant d'avoir pu voir réaliser le rêve auquel il aspirait d'une ville bâtie selon l'idée de nature, Downing est l'éditeur de la revue *Horticulturist* à laquelle collabore régulièrement Frederic Law Olmsted et l'un des promoteurs les plus influents des parcs new-yorkais. Dès 1848, il popularise les réalisations françaises et allemandes qui, dit-il, « rassemblent toutes les classes sociales sous l'ombre des mêmes arbres¹⁴⁴. »

En ce mitan du 19^{ème} siècle, New York figure une grande métropole commerciale. Son expansion a d'ores et déjà atteint la 42^{ème} rue et le borough le plus peuplé, Manhattan, compte plus de 500 000 habitants (il n'en comptait que 60 000 en 1800). La grille orthogonale dite des commissaires, établie sur l'île en 1811, a délimité des centaines de blocks, cette viabilisation du socle foncier favorisant une vision spéculative de l'urbanisation. Les parcs sont parmi les grands absents de ce développement accéléré, la grille ne figurant que sept emplacements de petite taille réservés pour des squares et jardins, qui représentent comme le rappelle en 1850 le maire Caleb S. Woodhull, le

¹⁴¹ Henry David Thoreau (1817-1862), *Walden ou la vie dans les bois* [1854], Traduction française, Paris, Gallimard, 1922.

¹⁴² *Journal of Ralph Waldo Emerson* (1803-1882), Edited by E.W. Emerson and W.E. Forbes, Boston, 1909-1914, V. Cité in Catherine Maumi, *Usonia, op.cit.*, p.71, note 78.

¹⁴³ Andrew J. Downing, *A treatise on the theory and practice of landscape gardening adapted to North America with a view to the improvement of country residences*, New York, Londres, 1841. Cité in Catherine Maumi, *Usonia, op.cit.*, p.72, note 82.

¹⁴⁴ Andrew Jackson Downing, *Rural Essays*, New York, Leavitt and Allen, 1854, p.141.

quart de l'un des plus grands parcs de Londres¹⁴⁵. Les auteurs de la grille pensaient que les rives de l'Hudson et de l'East River feraient office de lieux de promenade, mais depuis, la moitié ont déjà été préemptées sous l'emprise de la spéculation et des installations portuaires. Ce moment d'urbanisation intensive donne lieu à un débat opposant les tenants d'un système de petits parcs éclatés à ceux qui prônent l'édification d'un grand parc, équipement métropolitain qui serait à la mesure de la ville et de son extension à venir¹⁴⁶. Soutenu par Downing, William Cullen Bryant (1794-1878), éditeur de l'*Evening Post*, mène campagne pour la création d'un parc central. Cette mobilisation porte ses fruits lorsque, le 21 juillet 1853, l'Etat de New York en approuve définitivement le principe et accorde à la ville l'autorisation d'aménager son parc¹⁴⁷. Celle-ci acquiert dès 1856 près de 800 acres au nord de la partie urbanisée de Manhattan, anticipant les plus-values foncières et immobilières que produira la création d'une telle aménité¹⁴⁸. Annoncé le 13 octobre 1857, le concours du futur parc central se solde en 1858 par la désignation des deux lauréats, Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux qui s'associent pour créer le « Greensward » de Central Park. [1]

Autodidacte du fait d'une santé fragile qui l'a empêché de poursuivre ses études, Olmsted est déjà reconnu comme homme de lettres, auteur d'articles remarquables sur l'agriculture et l'horticulture, et de rapports produits sur les conditions sociales que vit le Sud du pays, soumis à une guerre civile dont il rapporte les effets dramatiques, et prisonnier d'un système, l'esclavage, dont il démontre régulièrement les limites (il rejoindra les rangs des abolitionnistes). Sa pratique de paysagiste ne peut être dissociée de sa réflexion sociale, les deux s'exprimant de concert dans ses intentions et ses projets. Cette vision sociale lui vaut d'être soutenu par un groupe de réformateurs qui ont compris que la ville serait l'avenir de l'Amérique et que son paysage (*cityscape*) forgerait l'image de la nation. Soucieux de préserver l'environnement naturel et urbain, essentiel à la satisfaction des besoins individuels et sociaux, ces derniers insistent sur les risques que produirait à leurs yeux, l'absence de planification, et promeuvent le « Park Ideal » comme l'instrument de la réforme de la société qu'ils appellent de leurs vœux¹⁴⁹

¹⁴⁵ Source Ethan Carr, « The Parkway in New York City », in International Linear Parks Conference, *Parkways: Past, Present and Future*, Appalachian State University, 1987, pp.121-128. DOI: 10.2307/j.ctt1xp3kv8.23

¹⁴⁶ Lire de François Weil, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 2000, pp.118-121.

¹⁴⁷ Catherine Maumi, *Usonia*, *op.cit.*, pp.83-84. Bryant, dont le nom rebaptisera en 1884 le jardin qui se réalise en 1843 au coeur du Midtown de Manhattan, est parfois considéré comme aussi influent qu'Emerson. La création officielle de Central Park est précédée d'une loi signée le 11 juillet 1851, le *First Park Act*, première loi qui permet aux villes d'investir dans l'achat et l'aménagement d'un vaste espace public.

¹⁴⁸ Ethan Carr, « The Parkway in New York City », *op.cit.*, p.127.

¹⁴⁹ Albert Fein, "Parks in a democratic society, a hundred years of landscape architecture", *Landscape Architecture*, avril 1955, vol 45, p.126. A propos de la dimension démocratique de l'œuvre d'Olmsted, Witold Rybczynski souligne la relation étroite que nouent les paysages

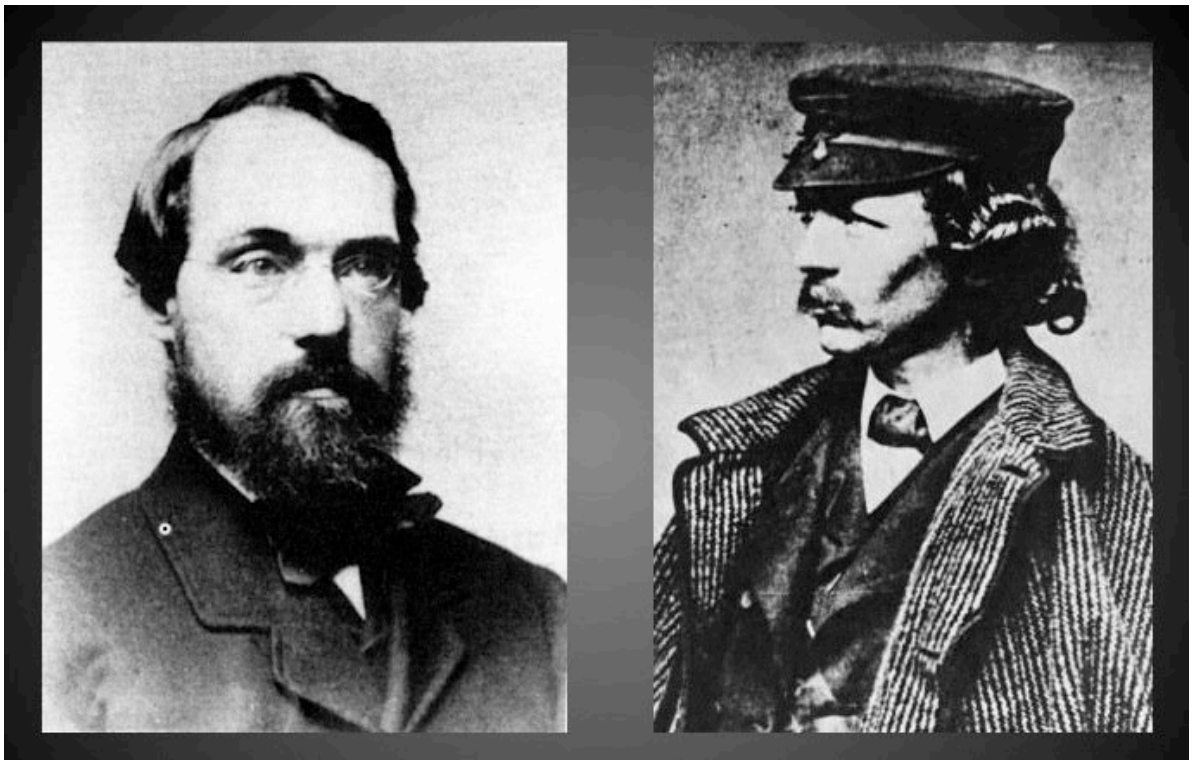


Fig 1.1: Portraits photographiques de Calvert Vaux et Frederick Law Olmsted, circa 1860's



Fig 1.2: New York City and its Environs, 1860, A.Lindenkuhl, P.Witzel, Westermann and Co, 31*24 cm
 Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C.

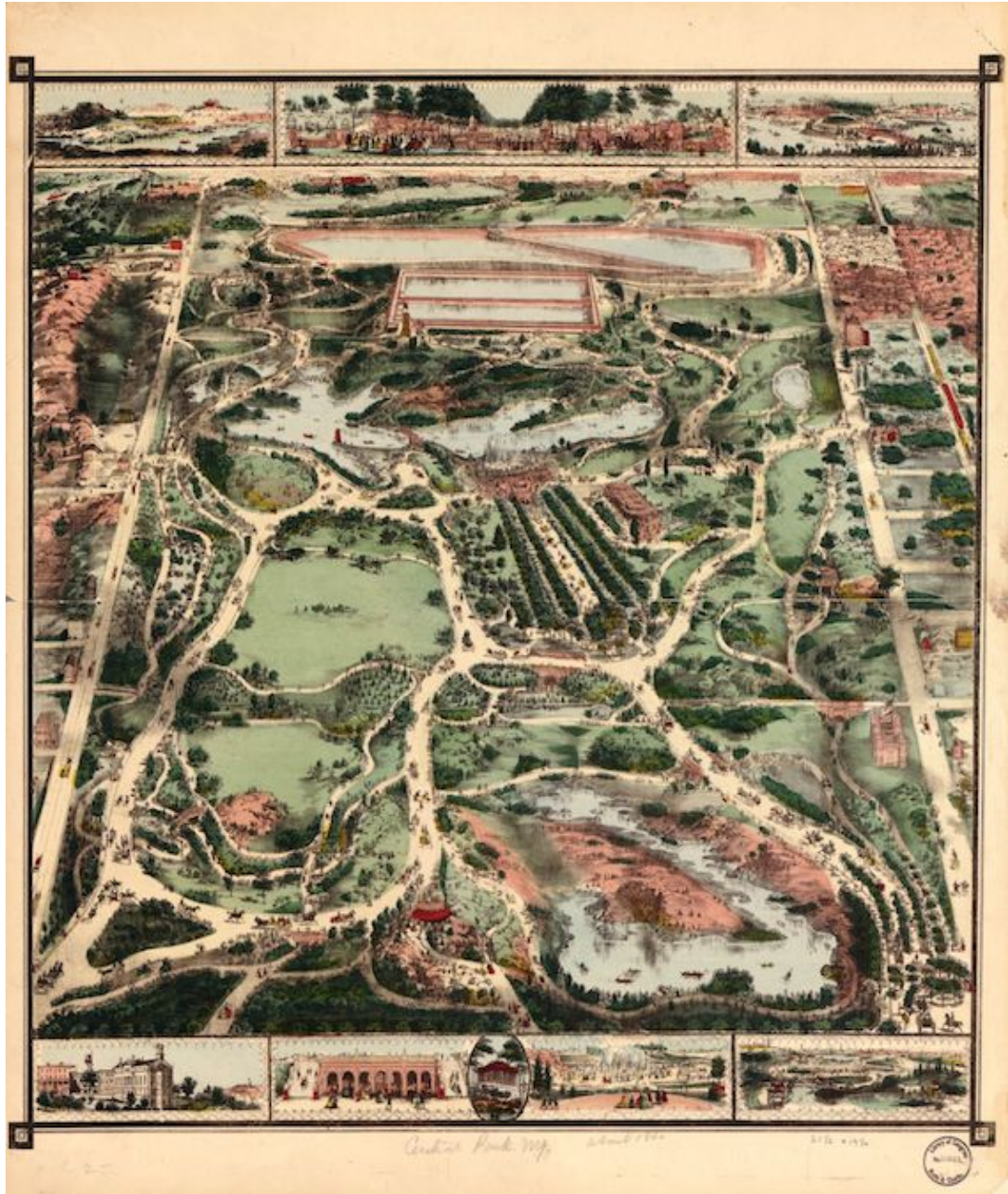


Fig 1.3: Central Park, 1860, Gravure, 54*49 cm
Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C.

L'agrandissement par le paysage

Cette réflexion sociale se traduit dans les longs plaidoyers que Olmsted publie ou adresse à ses associés et ses commanditaires, à l'occasion desquels il développe une pensée critique de la ville. Le texte séminal « The Park-way », co-écrit en 1868, observe ainsi le mouvement d'urbanisation qui frappe les villes européennes et américaines, marqué par une corrélation forte entre l'explosion des villes et la perte du lien entre l'urbain et le territoire. Loin de condamner la grande ville dont il sait le caractère inéluctable, Olmsted et Vaux observent et promeuvent les modèles qui pourraient guider son développement en procurant de meilleures conditions sociales à ses habitants. Leur texte témoigne de cette vision urbanophile. Car si des grandes villes ont pu prospérer, la raison principale en est « l'abandon du mode compact de construction des villes, démodé, et l'adoption progressive de l'habitude de les tracer avec de plus grands espaces ouverts au soleil et à l'air frais. [...] Toutes les observations démontrent au contraire que les enfers de la vie en ville ont diminué à mesure que les villes deviennent plus grandes¹⁵⁰. »

Central Park constitue l'un des premiers manifestes de la pensée métropolitaine d'Olmsted. Plus qu'un grand parc épousant la quête pastorale de la *Rus in Urbe*, le parc est conçu comme une structure qui épouse l'échelle de la ville à venir. Il s'inscrit dans la perspective de l'urbanisation achevée de Manhattan. Au-delà, le parc est envisagé à l'échelle du futur de la métropole agrandie, comme équipement destiné à sa population et comme pièce maîtresse d'un système qui a vocation à s'étendre au fur et à mesure de son expansion. Publié en 1870, le texte d'Olmsted, « Public Parks and the enlargement of towns » inscrit l'idée de parc public dans sa réflexion sur l'agrandissement des villes qui se lit à plusieurs niveaux. [2]

« Le parc devrait autant que possible être un complément de la ville. [Que] le parc fournisse l'autre beauté, celle des champs, des plaines, des pâturages verdoyants et des eaux calmes. Tranquillité et repos de l'esprit sont ce que nous voulons obtenir, alors que les élévations suggèrent l'idée de l'effort¹⁵¹. » Olmsted entend d'abord valoriser le contraste entre l'urbain et le paysage, entre la verticalité de la ville qui s'élève, défiant les hauteurs, et l'horizontalité

olmstediens, plus chaotiques et moins formels, avec l'esprit démocratique qui anime la nation américaine en construction. Witold Rybczynski, "Olmsted's informal landscapes fit far better in a chaotic democracy than their formalist counterparts", *Architectural Record*, November 1999, Vol 187, n°11, pp.29-30.

¹⁵⁰ Source Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, "The Park-way", *op.cit.*, p.15.

¹⁵¹ Frederick Law Olmsted, « Public Parks and the Enlargement of Towns », in *Civilizing American Cities, Writings on city landscapes*, Edited by S.B. Sutton, New York, Da Capo Press, 1997, p.81. Traduction in Jean-Pierre Le Dantec, *op.cit.*, p.295.

des espaces libres qu'il imagine comme un paysage pastoral. Central Park est envisagé comme l'antidote à la concentration massive de la grande ville, qui doit offrir un paysage naturel romantique duquel le moindre signe urbain doit être effacé. Les arbres sont ainsi plantés comme une ligne d'horizon de telle sorte que l'on ne devine pas ce qu'il y a au-delà. Cette idée de la complémentarité dialectique entre l'horizon et la hauteur se traduit dans sa pensée d'un habiter pastoral de la grande ville qu'il met parallèlement en pratique dans son projet de lotissement résidentiel à Riverside, Illinois. « Aucune grande ville ne peut exister plus longtemps sans de grands suburbs¹⁵². »

Olmsted revient ensuite sur les conditions de la maîtrise d'un tel projet, d'une échelle spatiale et temporelle inédite qui transcende les cadres urbains établis et doit se jouer des « intérêts locaux et particuliers » souvent « conflictuels ». Evoquant la réalisation de Central Park dont il rappelle le rythme effréné avec ses quatre-mille ouvriers, se relayant au travail sans interruption jour et nuit, « mettant ainsi l'entreprise hors de portée de ses opposants », il montre l'importance de prendre les bonnes décisions, de dépasser les intérêts contradictoires et de surmonter les oppositions.

« Seuls des hommes aussi forts et confiants en leurs pouvoirs – de par leur caractère personnel, les pouvoirs extraordinaires qui leur avaient été confiés par le corps législatif et le hasard de quelques circonstances politiques exceptionnelles – pouvaient mener à bien une politique et une méthode de travail si impopulaire au moment de son application¹⁵³. »

L'un des maîtres mots de la pensée de Olmsted se nomme l'anticipation, qu'il va répéter maintes fois dans le texte qu'il adresse avec Calvert Vaux aux autorités de Brooklyn pour défendre le projet de « Park-way ». Ces larges avenues plantées et bordées de résidences doivent permettre de relier les aménités paysagères entre elles, et préfigurer une nouvelle structure viaire de la ville. « La croissance rapide des grandes villes [...] doit être considérée comme une simple prémonition de l'agrandissement considérable à venir¹⁵⁴. » Parce que, selon Olmsted, l'expansion des métropoles va s'accélérer, parce que Brooklyn et Manhattan formeront bientôt une seule et même communauté par le desserrement du port et son urbanisation avancée, il est nécessaire de planifier les besoins futurs de cet agrandissement et de pallier les risques de spéculation qui gâcheraient les opportunités à venir. Car l'usage des parcs,

¹⁵² Frederick Law Olmsted, « Riverside, progress prospectus », august 1869, edited in Theodora Kimball Hubbard, "Riverside, Illinois. A residential neighborhood designed over sixty years ago. Selections from the papers of Frederick Law Olmsted Senior" *Landscape Architecture*, July 1931, p.283.

¹⁵³ Frederick Law Olmsted, « Public parks and the enlargement of towns », in Jean-Pierre Le Dantec, *op.cit.* p. 301

¹⁵⁴ Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, « The Park-way », *op.cit.*, pp. 6, 15.

pense-t-il, s'adresse au futur, qu'il soit celui des habitants ou de la forme urbaine. Il le rappelle à propos de Central Park.

« Afin de bien appréhender le résultat actuel dans sa globalité, il faut considérer que le parc n'est pas encore achevé à l'heure qu'il est, que le centre de l'agglomération est encore à six kilomètres cinq de celui du parc, qu'il n'est pas desservi par voie ferrée et que les autres moyens de transport pour y accéder sont indirects et très inconfortables ou trop onéreux. [...] Il faut aussi garder à l'esprit d'une part que le parc n'est pas conçu pour l'usage qui en est actuellement fait, mais pour plus tard quand il se situera au centre d'une agglomération de deux millions d'habitants bordée de tous côtés par la mer, et d'autre part, qu'une grande partie du travail qui y a été accompli, n'a pas encore produit, par conséquent de résultats palpables¹⁵⁵. »

Cette inversion qu'imagine Olmsted, le parc excentré au présent devenant le centre de la ville au futur, s'étend au « Parksystem », ce terme désignant une armature de parcs et de parkways, ensemble d'aménités naturelles et récréatives qui doivent redessiner les frontières et la forme de la ville à venir pour en devenir les structures fondamentales. Dans cette perspective, la ville n'est plus seulement agrémentée de parcs mais elle est conçue comme un parc, Olmsted « civilisant » la ville par le paysage. Le parksystem se déploie finalement comme une ville à l'envers, le dispositif pouvant s'étendre selon ce qu'il nomme le principe d'« Expandability¹⁵⁶ ».

Aux yeux d'Olmsted, la pensée de l'agrandissement est enfin étroitement liée aux pouvoirs à même de le conduire. Son expérience de la guerre civile qui lui a valu de formuler des propositions pour centraliser l'autorité gouvernementale, se transpose ici dans le domaine urbain où il observe que l'autonomie locale est un frein à l'entreprise démocratique nationale. Pour réaliser les projets d'ampleur requis par l'extension des villes, il faut selon lui une structure administrative puissante, sorte d'agence gouvernementale qui doit transcender les frontières politiques arbitraires et former un pouvoir décisionnaire technique non partisan. La proximité qu'entretient Olmsted avec le démocrate Andrew Haswell Green, président de la Commission de Central Park de 1857 jusqu'à 1871, et dont le rôle sera prépondérant dans le processus de création du Greater New York, n'est pas fortuite. La réflexion sociale et urbaine d'Olmsted, incarnée dans les réalisations qu'il conduit, anticipe ce mouvement politique. La commission d'enquête missionnée par le gouverneur de New York regroupera d'ailleurs plusieurs proches d'Olmsted : d'anciens associés (comme Calvert Vaux), des interlocuteurs qu'il a croisés sur des projets new-yorkais comme John Boggart (avec qui il a œuvré à Central Park),

¹⁵⁵ Frederick Law Olmsted, « Public parks and the enlargement of towns », in Jean-Pierre Le Dantec, *op.cit.*, p.301.

¹⁵⁶ *Ibid*, p.304.

James S.T. Stranahan, président de la Brooklyn Park Commission et à ce titre en charge de Prospect Park et de ses futurs parkways¹⁵⁷.

« New York hors les murs » : les parkways de Brooklyn

« Un parc suffisamment bien agencé près d'une grande ville deviendra certainement un nouveau centre pour elle. En plus de la décision de l'emplacement, de la taille et des limites du parc, il faudra donc veiller à construire de nouvelles voies de communication entre les quartiers éloignés de la ville déjà existantes et ceux projetés¹⁵⁸. » Le "Park-way" tel qu'il est défini par Olmsted et Vaux, naît de la question de l'accessibilité du nouveau parc de Brooklyn, Prospect Park, ouvert en 1867. Formulée à l'attention de la Brooklyn Park Commission, la proposition, déclinée au singulier, vise à modifier la structure viaire de la ville. Il s'agit d'abord de rendre accessible les parcs depuis la ville et ses suburbs. Il s'agit ensuite de diffuser l'attractivité du parc en aménageant les quartiers environnants (neighborhood). Le Parkway devient le ferment à partir duquel se réalise l'extension de la ville en garantissant à ses citoyens la proximité et l'accessibilité aux aménités paysagères indispensables à l'édification du « Keen city man¹⁵⁹ ». Il s'agit enfin de transformer l'identité de la ville, Olmsted qualifiant cet état de *Fifth stage*, dans une perspective quasi darwinienne. « New York hors les murs », Brooklyn doit être considérée comme « partie intégrante de ce qui est aujourd'hui la métropole de la nation, [futur] centre d'échanges mondiaux », le dessein du Parkway lui octroyant, en regard de sa voisine insulaire Manhattan déjà fortement urbanisée, une personnalité unique dans une aire métropolitaine en rapide développement.

Premiers exemplaires réalisés à New York, les parkways de Brooklyn, dénommés Eastern Parkway – réalisé de 1870 à 1874 – et Ocean Parkway – réalisé de 1874 à 1876 – relie, pour le premier, Prospect Park à Ralph Avenue, pour le second, Church Avenue à Seabreeze Avenue. Ce dernier, long de 6 miles, rallie l'Océan face à Coney Island. Inspirés des allées-avenues parisiennes et berlinoises - l'Avenue Unter den Linden et l'Avenue de l'Impératrice, actuelle Avenue Foch, que Olmsted a pu visiter à l'automne 1859 lors d'un périple européen -, leur adaptation américaine s'inscrit dans une

¹⁵⁷ Source Albert Fein, "Introduction" in *Landscape into Cityscape, Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*, Cornell University Press, 1968, pp.40-41.

¹⁵⁸ Frederick Law Olmsted, "Public parks and the enlargement of towns" in Jean-Pierre Le Dantec, *op.cit.*, p.296.

¹⁵⁹ « The Park-way », *op.cit.*, p.26.

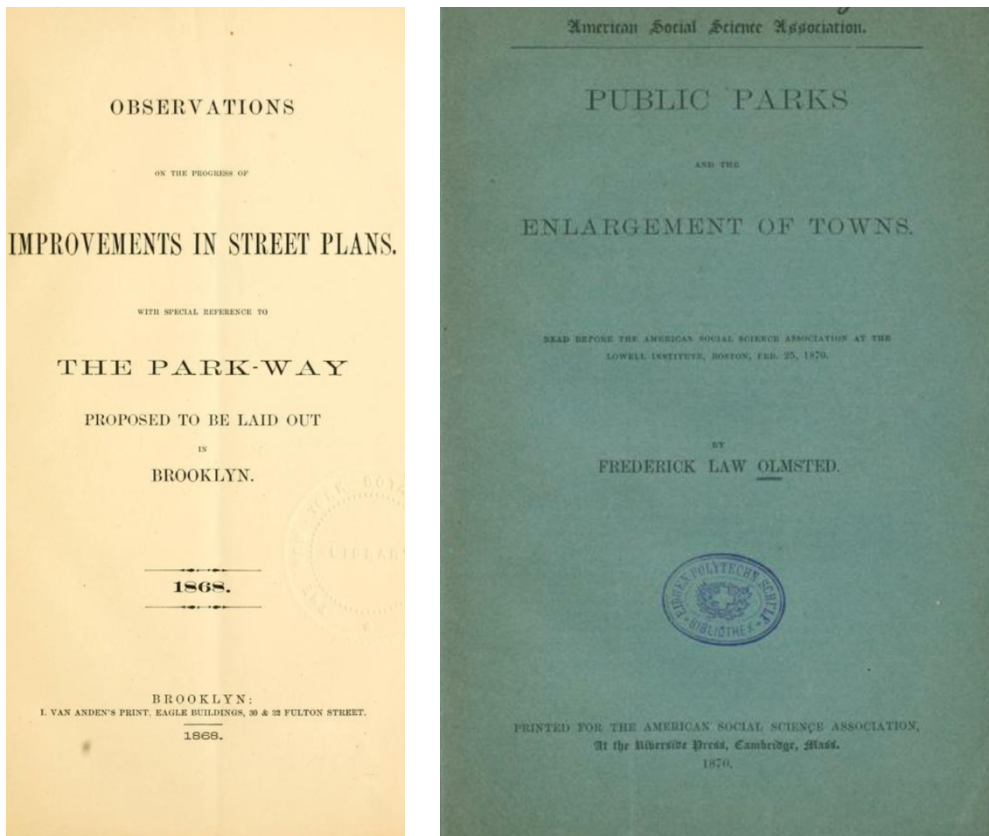


Fig 2: Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, "Observations on the progress of improvements in street plans with special reference to the Park-Way proposed to be laid out in Brooklyn", 1868
 Frederick Law Olmsted, "Public Parks and the enlargement of towns", 1870



Fig 3: Paris, Avenue de l'Impératrice, circa 1865 (Anonyme), Musée Carnavalet

vision progressiste d'une ville aérée et lumineuse, promouvant le loisir de la promenade et du paysage. [3]

Le dessin d'Eastern Parkway, premier du nom, figure une large voie centrale dédiée à la circulation, accompagnée de promenades latérales qui bordent des quartiers résidentiels. Six rangées plantées d'ormes, d'érables et de tilleuls, divisent les voies. Si Olmsted le conçoit comme un « ruban vert ombragé » (« A shaded green ribbon ») prolongeant le caractère rural du parc à travers la ville, le paysagiste raisonne à l'échelle du grand paysage de la métropole. Il ambitionne d'étendre le parkway à travers la campagne riche des environs de Brooklyn, jusqu'à l'East River au niveau de Welfare Island (aujourd'hui Roosevelt Island) pour rejoindre ensuite Central Park, anticipant la réalisation du Queensboro Bridge qui doit franchir à cet endroit la rivière. Les paysagistes espèrent alors que le futur développement urbain du nord de Manhattan intègrera la réalisation d'un système de voies paysagères (scenic roads) qui irriguera les berges de l'Hudson et au-delà le magnifique site des Palisades, sur l'autre rive dans le New Jersey¹⁶⁰. [4]

La mise au singulier du terme de Park-way, attachée à l'aire géographique (East) qu'il doit couvrir, montre l'ambition métropolitaine. Le rapport édité en 1873, « The East Parkway¹⁶¹ », souligne d'ailleurs les multiples perspectives qu'ouvre le dispositif, qualifié de « promesse brillante du futur ». « Prospect Park sera aussi accessible depuis la partie sud de la ville de New York que Central Park, et le voyage vers le premier sera, à tous égards, de loin préférable. » Citant à l'appui de leurs arguments, le quotidien du soir *Brooklyn Daily Union* qui souligne que, s'agissant des conditions de circulation, « aucune ville au monde ne peut se comparer à Brooklyn », Olmsted et Vaux s'adressent aux sceptiques qui douteraient que Brooklyn, avec sa croissance à venir, ne garde les atouts paysagers qui la caractérisent. « Les personnes disposées à penser que le parc, situé à l'ouest de l'avenue de Flatbush, ne sera pas assez grand pour les besoins futurs de Brooklyn, devraient garder à l'esprit que le parkway et les boulevards rivaliseront eux-mêmes avec le parc en termes d'attractivité¹⁶² ». Parc et parkway dessinent ensemble la figure du Parksystem, qui s'étend à la mesure de l'agrandissement de la ville.

Pour garantir l'ambition de leur projet, la Brooklyn Park Commission souhaite maîtriser l'usage des terrains qui jouxtent les environs du parkway, espérant que ce dernier, par sa valeur paysagère, et comme ce fut le cas pour Central

¹⁶⁰ Source "Eastern Parkway", Landmarks Preservation Commission, 22 août 1978 (6 pages, Avery Library), p.1, citant Albert Fein, *Landscape into Cityscape*, *op.cit.*, p.126.

¹⁶¹ "Introduction", in *The East Parkway and Boulevards in the city of Brooklyn*, New York, Baker and Godwin Printers, 1873, pp.3-23, Source New York Public Library.

¹⁶² *Ibid*, p.17.



Fig 4.1 : Plan de Prospect Park, Brooklyn, 1868
 En haut à gauche, le départ du Park-way, Source New York City Government Parks

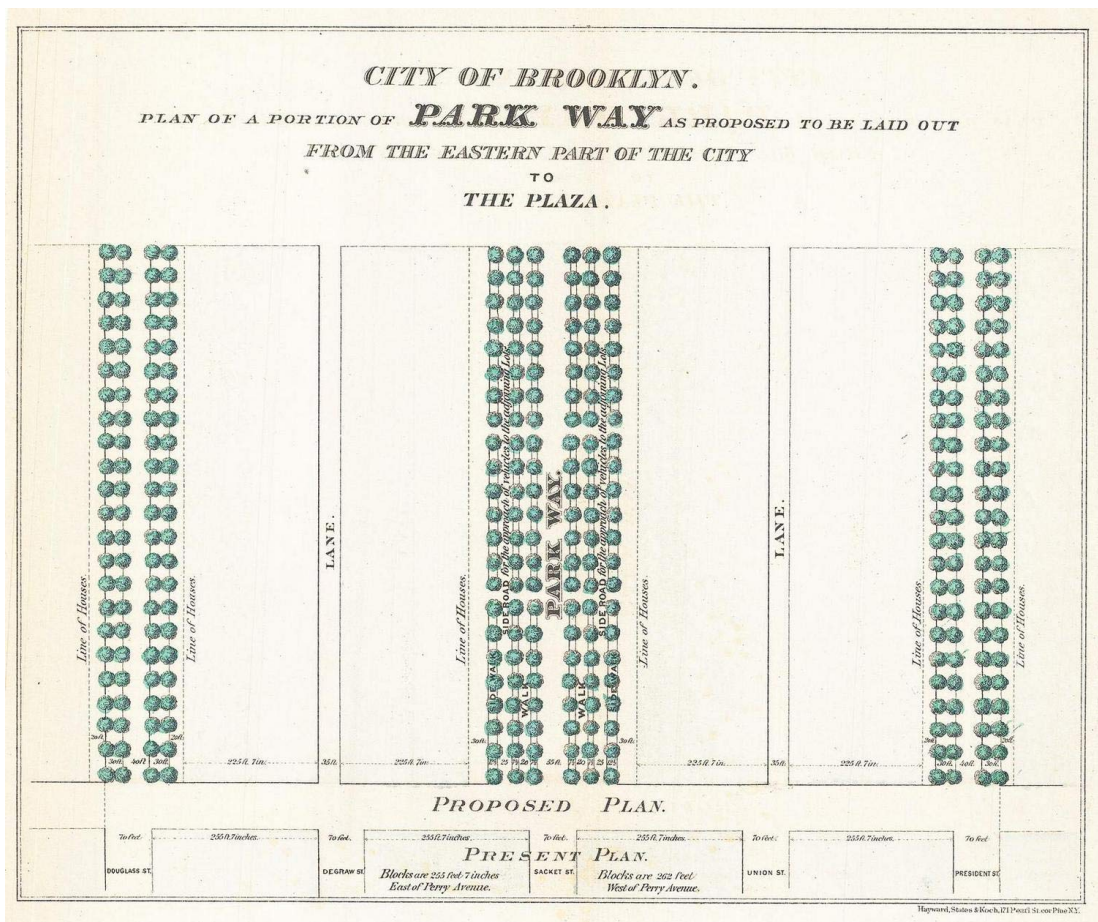


Fig 4.2 : Plan d'une section de l'Eastern Parkway, Brooklyn, 1868
 Publié dans l'édition du *Manuel of the Common Council of the City of Brooklyn* (William Bishop)



Fig 4.3 : Photographie d’Ocean Parkway, circa 1894. Au moment où a été ajoutée la voie cyclable.
Source : <https://www.nycgovparks.org/about/history/olmsted-parks> (Neg. AR1099)

Park, accroisse la valeur des sols et favorise la création de résidences huppées dans son voisinage. Nombre d'institutions religieuses et culturelles comme le musée d'art, le jardin botanique et la bibliothèque publique de Brooklyn, s'implanteront sur les bords du parkway, attirés par son élégance formelle et paysagère. Mais dans les faits, le contrôle de l'espace privé se révélera difficile compte-tenu de la pression constructive qui s'exerce sur la ville. Le prolongement du parkway jusqu'à Manhattan et au-delà ne se réalisera pas non plus, faute d'ambitions partagées par les deux municipalités. Une autre menace se précise que Olmsted ne manque pas de remarquer sans toutefois en prendre pleinement la mesure. Le « Rapid transit » se développe grâce aux voies d'eau et ferroviaires qui vont acheminer ferries et trains, réduisant la distance de temps, mettant en relation et en concurrence les différentes parties de la ville. Si la ville se réjouit de voir que les futures liaisons permettront de relier Brooklyn au City Hall de Manhattan en moins de vingt minutes, le mouvement de métropolisation, manifeste dans les pressions immobilières et les nouvelles mobilités, menace l'idée première du parkway.

Naturaliser la ville : l'invention du parkway moderne

En 1860, les municipalités de Manhattan et Brooklyn réunissent à elles deux 1 175 000 habitants. Leur population va quasiment tripler en trente ans, atteignant 3 400 000 habitants en 1898, date de l'incorporation des cinq boroughs qui constituent désormais la ville de New York¹⁶³. Un referendum acte la fusion des deux villes les plus peuplées auxquelles seront annexés le Bronx, Staten Island et le Queens. La formation de ce premier gouvernement métropolitain occidental est aussi l'aboutissement d'un enchaînement d'actes et de réalisations qui ont agrégé physiquement le territoire urbain de la métropole : l'ouverture du pont de Brooklyn en 1883 et l'intégration des réseaux de surface. Avant cela, en 1874, s'était formé au nord de Manhattan le nouveau borough du Bronx, par l'annexion de territoires situés au-delà de Harlem, dans le comté de Westchester, les 23^{ème} et 24^{ème} districts (wards). [5]

23rd and 24th Wards: vers le Greater New York

Le 21 novembre 1876, Frederick Law Olmsted et l'ingénieur James R. Croes soumettent au département des parcs de la ville de New York, une proposition pour le plan viaire des deux nouveaux arrondissements annexés par la

¹⁶³ <http://www.demographia.com/dm-nyc.htm>

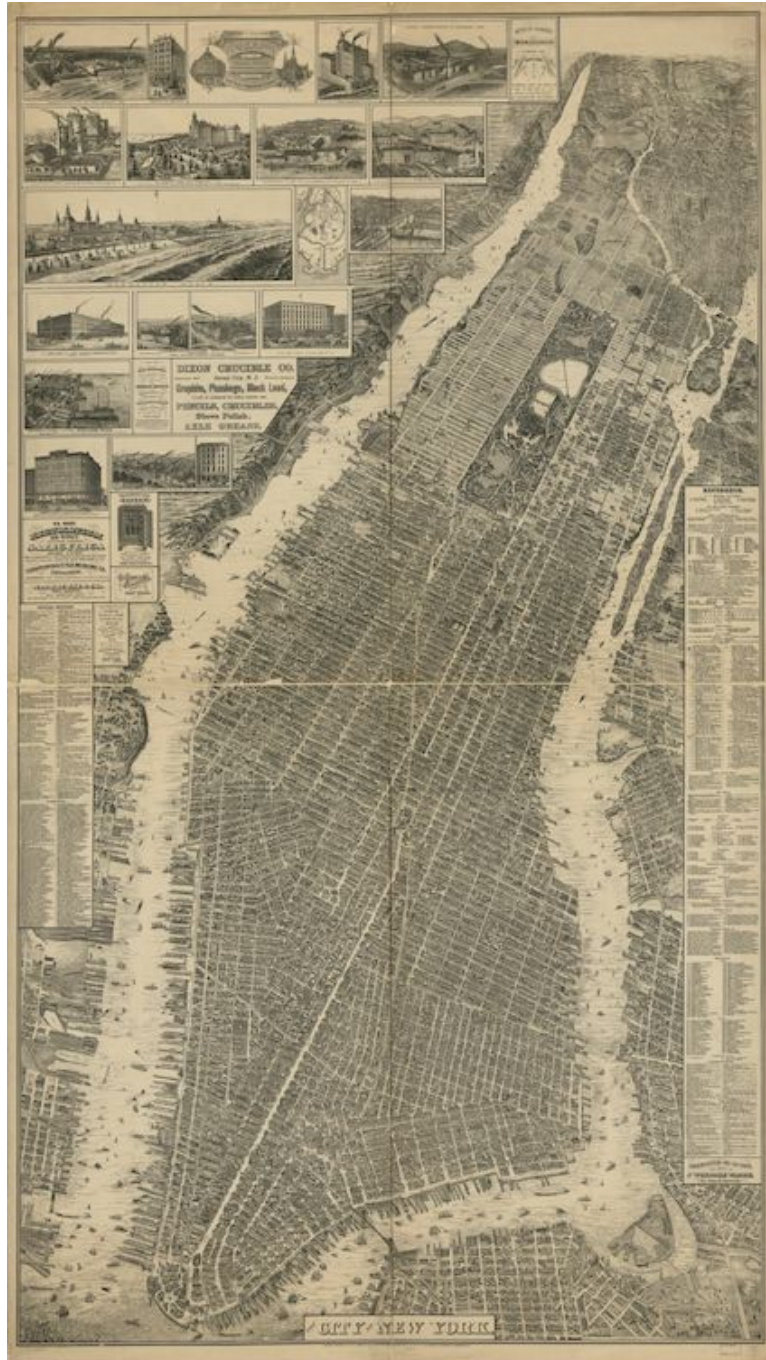


Fig 5: The City of New York (Will L.Taylor, Galt and Hoy), 1879, 188*107 cm
Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C.

municipalité¹⁶⁴. Cours d'eau, lacs, bois et vues confèrent à ces territoires des qualités exceptionnelles qui conduisent les auteurs du rapport à renouveler leur réflexion sur le parkway et le parksystem, pensés cette fois-ci dans une perspective suburbaine. A l'inverse de la grille planificatrice qui s'est appliquée à Manhattan et Brooklyn, Olmsted et Croes suggèrent, au lieu de vouloir couvrir chaque acre, de réaliser des voies de manière sélective. Au-delà, leur projet vise surtout à proposer un système de parcs et de parkways qui protégerait les ressources naturelles et scéniques des sites. Ainsi, craignant que la Bronx River n'attire des industries qui l'utiliseraient comme un égout à ciel ouvert, le rapport préconise la création d'une avenue le long du cours d'eau. [6]

Peu réceptifs, les édiles ne tiennent pas compte de ces propositions, leur préférant un plan en forme de grille. Ce désaccord s'ajoute aux discordes persistantes qui jalonnent la réalisation de Central Park, et conforte la décision d'Olmsted de quitter New York pour poursuivre sa carrière à Boston où il réalise avec Charles Eliot, le Emerald Necklace Parksystem¹⁶⁵. Amer, Olmsted adresse aux autorités un pamphlet « The Misfortunes of New York », dans lequel il critique l'absence d'ambition dont témoigne la planification de la ville. Le paysagiste y souligne la faiblesse de la réflexion urbaine dont l'échelle lui paraît en deçà du futur de la ville. « En ce qui concerne le plan de New York, il est impensable qu'il ne soit pas le plan d'une Métropole. [...] Si une maison devant être utilisée à de multiples fins, doit avoir de nombreuses pièces et des passages de dimensions variées, diversement éclairés et meublés, de même une métropole doit pouvoir être adaptée à différents lieux et usages¹⁶⁶. » La métaphore domestique de la maison lui permet de défendre l'ouverture des disciplines, fervent avocat de l'idée selon laquelle les arts de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture ne doivent pas être séparés ni cloisonnés, mais au contraire associés pour réaliser les futurs lieux de la ville. Comme le soulignera Francesco dal Co, auteur d'une étude séminale sur le Park Movement américain, les documents produits au cours des vingt-cinq années de la réalisation de Central Park, témoignent de cette conviction profonde¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Frederick Law Olmsted, James R. Croes, "Report of the Landscape architect and the civil and topographical engineer. Accompanying a plan for laying out that part of the 24th ward lying West of the Riverdale Road.", 21st november 1876, City of New York, Department of Public Parks, In Albert Fein, *Cityscape into Landscape, op.cit.*, p.365.

¹⁶⁵ A propos de l'action de Olmsted sur le Emerald Necklace à Boston, lire de Cynthia Zaitzevsky, *Frederick Law Olmsted and the Boston Park System*, Belknap Press, 1992.

¹⁶⁶ "The misfortunes of New York" in Frederick Law Olmsted, James R. Croes, "Preliminary Report of the Landscape Architect and the Civil and Topographical Engineer, upon the Laying Out of the Twenty-third and Twenty-fourth Wards," City of New York, Document n°72 of the Board of the Department of Public Parks, 1877, in Frederick Law Olmsted, *Civilizing American cities, op.cit.*, p.45. La métaphore de l'analogie entre la métropole et la maison, fait écho à celle d'Alberti qui évoquait la ville comme grande maison et la maison comme petite ville. Cité en Françoise Choay, *La règle et le modèle*, Paris, Seuil, 1980.

¹⁶⁷ Francesco dal Co, "Landscape architecture", *Casabella*. Juin 2010, p.98.



Fig 6: Carte issue de l'atlas situant le 24th ward dans le Westchester County, entre Harlem River et Hudson River à l'ouest, et la Bronx River à l'est (G.W. Bromley and Co), 1882
Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C.

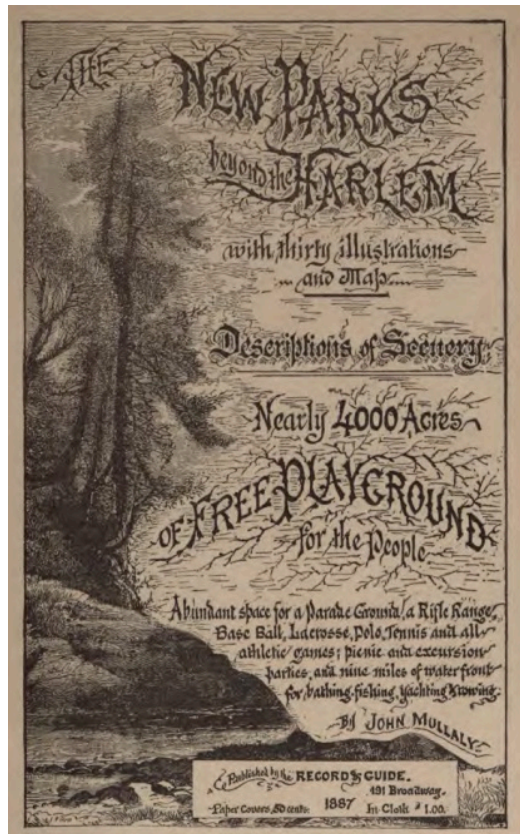


Fig 7: Couverture de l'ouvrage de John Mullaly, *The new parks beyond the Harlem*, 1887

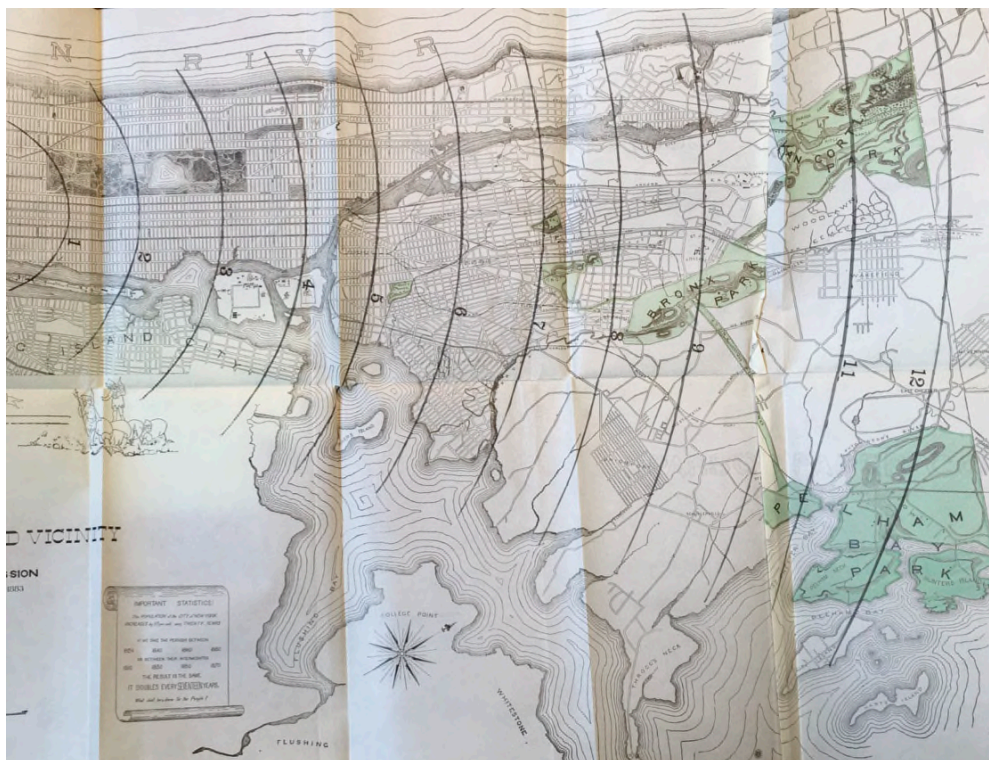


Fig 8 : « Sketch map of the city of New York and Vicinity », Report of the Bronx Park Commission, 1886.
On voit l'ampleur des trois nouveaux parcs et parkways projetés dans le Bronx
Source New York Public Library

Les études préliminaires menées par Olmsted et Croes ne restent toutefois pas lettre morte. Elles sont reprises et soutenues par des groupes influents de citoyens et d'élus qui anticipent les conséquences de l'exode suburbain et le besoin d'une planification ambitieuse. Parmi eux figure John Mullaly, éditeur du *New York Herald* et l'auteur d'un ouvrage *The new parks beyond the Harlem* (1887). A l'origine de la fondation en 1881 de la *New York Parks Association*, Mullaly milite activement pour la création de nouveaux parcs destinés à satisfaire les besoins futurs de la croissance importante de la population qui se produira au nord et à l'est de la ville, alors que Central Park peine déjà à répondre aux nécessités du présent. Leurs efforts sont récompensés par l'édiction en 1884 du *New York Parks Act*, qui accorde la création de six nouveaux parcs publics dans le Bronx, dont les terrains (près de 4000 acres), concédés par l'Etat, devront être choisis par la nouvelle Bronx Park Commission¹⁶⁸. [7]

La question de l'anticipation et de l'élargissement revient de manière récurrente dans les arguments avancés et les propositions défendues. La commission inscrit sa réflexion dans une perspective internationale qui s'inspire des villes européennes (Londres, Paris, Berlin, Bruxelles, Vienne), américaines (Philadelphie, Chicago, Brooklyn) et japonaises (Tokyo) ayant développé une politique de parcs ambitieuse, à la mesure de l'agrandissement dont elles font l'objet¹⁶⁹. Elle s'appuie sur les recensements passés et projetés pour anticiper sur le long terme l'explosion suburbaine à venir. L'argument est à la fois urbain, hygiéniste et social, les parcs étant, selon la commission, destinés à tous et en particulier à ceux, nombreux, qui oeuvrent à la réalisation de la métropole. « [La législature] est redevable à l'ensemble de la population, mais d'une manière particulière à la partie la plus nombreuse, celle des ouvriers et des travailleurs, ces hommes qui ont construit la grande ville encore inachevée et pour qui ces vastes lieux de loisirs seraient destinés, Central Park ne pouvant satisfaire seul aux besoins à venir¹⁷⁰. »

Accessibles à une demi-heure de train depuis Grand Central, les trois premiers sites sélectionnés - Van Cortlandt Park and Lake, Bronx Park, Pelham Bay Park - dépassent les parcs existants de la ville par leur taille immense, leurs qualités paysagères et naturelles, l'anticipation foncière dont ils font l'objet et leur intégration dans un parksystem pensé comme la structure naturelle de

¹⁶⁸ Martha Rogers, "The Bronx Parks System, a faded design", *Landscape Architecture*, n°27, novembre 1983, pp.13-21.

¹⁶⁹ "Report to the New York Legislature of the commission to select and locate for public parks in the twenty-third and twenty-fourth wards of the city of New York, and in the vicinity thereof, according to the provisions of the Act of the Legislature of the State of New York, chapter 253, passed April 19, 1883", New York, 1886, pp.7-8, Source New York Public Library.

¹⁷⁰ *Ibid*, p.53.

l'aménagement de cette nouvelle extension de la ville. Le rapport de la commission publié en 1886, consacre une section spécifique aux trois parkways qui doivent être réalisés concomitamment à ces aménagements [8] :

« La Commission a considéré l'emplacement et l'appropriation de certaines parcelles de terrain pour le parkway, comme des parties essentielles de l'ensemble du système [...]. Pour le réaliser, elle recommande deux grandes avenues, l'une reliant les parcs proposés de Van Cortlandt et du Bronx, intitulée « Mosholu Parkway », et l'autre reliant ce dernier au parc de Pelham Bay. Elles n'auraient pas pour seule vocation de relier les magnifiques lieux de récréation, mais offriraient une promenade continue à travers l'ensemble du parksystem. Une troisième avenue, plus petite, reliera les parcs du Bronx et de Crotona¹⁷¹. »

« Gardens for the machine »: Les parkways du Westchester

Les parcs du Bronx sont achevés en 1888, suivis des parkways de Pelham et Mosholu. Ils inaugurent une vaste entreprise d'aménagement du territoire. Se déployant le long de la Bronx River sur seize miles, du Bronx Park aux White Plains de Westchester jusqu'au Kensico Dam de Valhalla, la réalisation du Bronx River Parkway leur emboîte le pas. Du fait de son caractère inédit et exemplaire, amplifié par sa médiatisation, elle constitue un événement marquant à l'échelle de la région. La limitation de l'accès du parkway aux véhicules de loisir et en certains endroits seulement, permettant d'assurer une circulation continue et fluide depuis les portes de la métropole vers les campagnes du Westchester, constitue la première nouveauté de cette voie. Elle offre aux citadins, heureux propriétaires d'une automobile, la possibilité d'une évasion pastorale dans un paysage romantique, comme l'avait été l'expérience de Central Park. La définition d'un périmètre large autour du parkway permettant de maîtriser son aménagement et d'enranger la plus-value foncière qu'il génère en constitue une seconde.

Occupée par des installations spontanées et illicites qui contribuent à l'érosion de ses rives, la Bronx River était jusqu'à présent polluée et infestée lors des étés chauds et humides de New York. A l'été 1904, la mort d'un grand nombre de water birds (sauvagines) dans les plans d'eau du Zoo du Bronx qu'irrigue la rivière, a provoqué un traumatisme, conduisant à l'établissement en 1907 de la Bronx Parkway Commission, dont la mission est d'assainir le cours d'eau et de réaliser le parkway. [9] Conçu par les paysagistes Hermann W. Merkel (1873-1938) et Gilmore D. Clarke (1892-1982), dirigé par l'ingénieur Jay

¹⁷¹ *Ibid*, p.121.

Downer (1877-1949)¹⁷², associant pour ses ouvrages des firmes prestigieuses new-yorkaises telles que les architectes Delano et Aldrich, le projet est destiné d'une part, à restaurer et préserver la rivière et d'autre part, à offrir le moyen aux citoyens new-yorkais de s'ouvrir aux plaisirs de la nature récréative. Comme le souligne l'*Atlantic Monthly Review of Reviews*, publié en mai 1907, le projet de parkway affirme une dimension plurielle d'écoulement des fluides, naturels et automobiles¹⁷³. L'argument du *Bronx Parkway Act*, repris en introduction des rapports annuels qui suivent l'avancement du projet de 1907 à 1925, reformule ces principes fondamentaux :

« Restaurer la Bronx River dont l'état d'égout à ciel ouvert est intolérable ; la préserver de la pollution et protéger les parcs de la ville qu'elle traverse. [...] Offrir un parkway pour la circulation des véhicules de loisir [...] Le territoire du parkway offre également des parties boisées, des terrains de jeu et des lacs pour les sports nautiques, notamment la natation, le canoë et le patinage¹⁷⁴. »

Hermann Merkel souligne l'importance de célébrer la rivière comme la principale caractéristique du paysage, souhaitant la composer comme « a humanized naturalness ». La Bronx Parkway Commission joue quant à elle un rôle important dans la conception progressiste du parkway, à la fois environnementale, récréative et suburbaine¹⁷⁵. Celui-ci n'est pas seulement destiné à constituer la structure viaire des territoires à urbaniser. Il est la colonne vertébrale de son aménagement. En cela, le parkway se démarque des parkways « formels¹⁷⁶ » réalisés à Brooklyn comme l'exprime Jay Downer en 1917, à l'occasion de la neuvième conférence nationale du City Planning : « Le parkway n'est pas conçu selon un plan d'ensemble de la ville mais constitue en lui-même un instrument de planification et l'axe majeur du plan de développement de la ville et du territoire qu'il irrigue¹⁷⁷. »

¹⁷² Leurs titres respectifs sont: Consulting landscape architect and forester, Superintendent of landscape construction, Chief engineer and secretary. Voir l'organigramme publié dans le Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922, dernière page, Source NYPL.

¹⁷³ "New York's Proposed Bronx River Parkway", *Atlantic Monthly Review of Reviews*, May 1907, cité in Timothy Davis, "The Bronx River Parkway and photography as an instrument of landscape reform", *Studies in the history of gardens and designed landscapes*, avril-juin 2007, vol 27, n°2, p.119.

¹⁷⁴ Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1917, p.8, Source New York Public Library.

¹⁷⁵ Matthew Dalbey, *Regional visionaries and metropolitan boosters*, Springer US, 2002, p.71

¹⁷⁶ A propos de la notion de parkway formel, lire de John Charles Olmsted, « Classes of parkways », From « Report of Olmsted Brothers on a proposed parkway system for Essex County, New Jersey, June 4, 1915 » edited in *Landscape Architecture*, 1915, pp.37-48. Cette notion avait été introduite par Frederick Law Olmsted Sr à propos de la difficulté de réaliser son dessein dans des environnements urbains déjà fortement marqués par la grille, dont Brooklyn fait partie. « Si malheureusement la ville est d'ores et déjà tracée selon le mode regrettable de New York et Brooklyn, San Francisco et Chicago [...], alors nous devons probablement adopter les *parkways* formels. » in Frederick Law Olmsted, "Public parks and the enlargement of towns", p.83.

¹⁷⁷ Jay Downer, « The Bronx River Parkway », *The Proceedings of the Ninth National Conference on City Planning*, New York, D.C. McMurtie, 1917, p.91, cité in Matthew Dalbey, *op.cit.*, p.71.

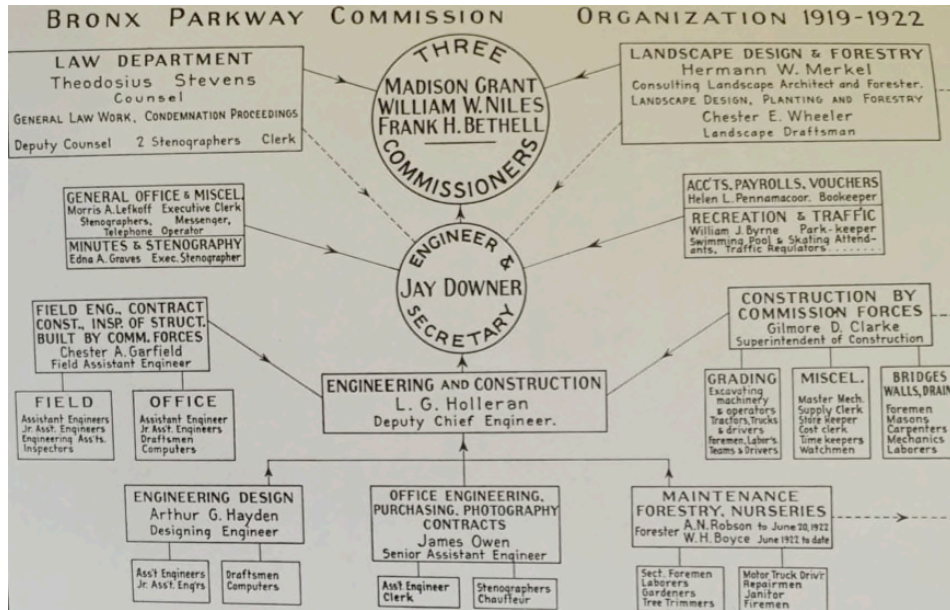


Fig 9 : Organigramme de la Bronx Parkway Commission, 1919-1922
Source Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922, Source New York Public Library

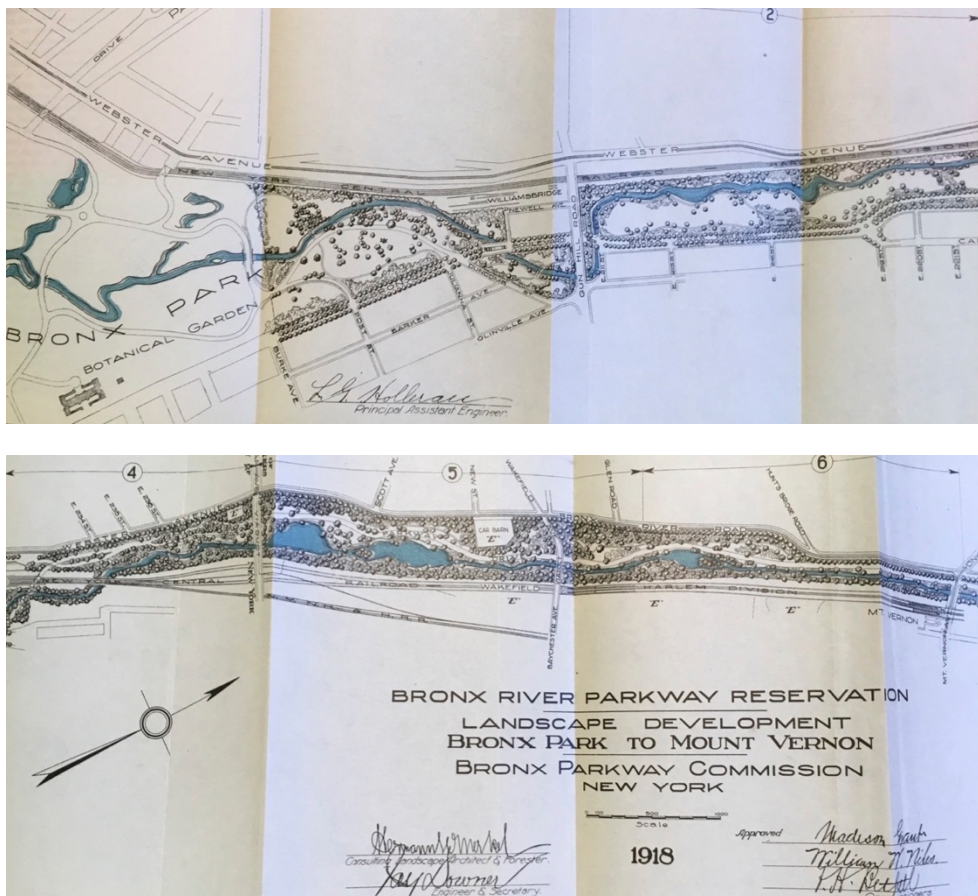


Fig 10.1: Hermann Merkel, Jay Downer, Leslie Holleran, "Bronx River Parkway Reservation, Landscape development", Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1917
Source New York Public Library



Fig 10.2: “A general view of the Bronx River Parkway Reservation as a connecting parkway between the Park system of New York City, the Croton and Catskill watersheds and the Harriman and Palisades Interstate Parks”, Bronx Parkway Commission, 1918

L'entreprise prendra dix-huit ans et coûtera 16,5 millions de dollars. La gestation longue du projet s'explique d'abord par les difficultés rencontrées pour réunir les moyens financiers destinés à l'acquisition des terrains. Avec le comté du Westchester, le concours financier de la ville de New York est indispensable pour financer une telle entreprise. « Il serait dommage de laisser faire le sacrifice inutile de ces paysages boisés, à moins de vingt miles de New York, maintenant qu'ils ont survécu aux ravages des spéculations immobilières », déclare en 1907 l'*American Monthly Review of Reviews*¹⁷⁸. Pour parvenir à ses fins, la commission déploie des campagnes offensives de communication, recourant à de nombreux articles de presse et présentations publiques, produisant des rapports annuels illustrés qui soulignent régulièrement l'importance du développement esthétique et social (« civic improvement ») de lieux « intimement liés » au devenir de New York et de ses suburbs.

Six années sont nécessaires pour convaincre les autorités et permettre à la commission d'acquérir les terrains, avant d'assainir la rivière et de débiter la construction du parkway à partir de 1917. L'entrée en guerre des Etats-Unis avec la mobilisation des hommes et des ressources pour l'effort de guerre, ralentit l'entreprise en même temps qu'augmentent les prix des terrains non encore acquis. Achevé en 1922, le premier mile du parkway devient rapidement une destination populaire pour les sorties nocturnes et les bains d'été, le fleuve continu de véhicules qui s'écoule menaçant déjà l'idée de nature que porte le parkway. [10]

D'autres conflits apparaissent, opposant les protecteurs de la nature aux promoteurs d'une urbanité récréative. Les premiers font objection aux facilités proposées – aires de jeux, terrains de baseball, courts de tennis - qui paraissent essentielles aux seconds pour garantir la popularité du projet comme parc public, à condition que leur vue soit masquée du parkway. Pour tous, l'intégrité de l'œuvre doit être conservée et non sacrifiée aux intérêts partiels ou privés. Cette exigence d'un parkway conçu comme un ensemble à destination des loisirs publics de plein air, conforte l'attractivité du Bronx comme lieu de résidence suburbaine de premier rang, tandis que la réalisation du parkway conduit à l'augmentation de la valeur des terrains, procurant à la ville et au comté des plus-values généreuses en sus des taxes perçues pour l'usage des équipements. Comme le souligne une brochure immobilière, le parkway offre des atouts indéniables aux futurs acheteurs : « Le site sur lequel doit s'édifier l'immeuble s'étend de la parkway road au parkway de Bronx River [...],

¹⁷⁸ Cité in Barbara Troetel, « Suburban transportation redefined : America's first Parkway » in Roger Panetta, eds, *Westchester, The American suburb*, Fordham University Press, 2006, p.264, note 39.

assurant ainsi une lumière et un air permanents. L'appartement en retrait offrira une vue dégagée sur le parkway qui est particulièrement pittoresque à cet endroit. » Cette valorisation ne doit pas pour autant sacrifier la dimension démocratique du lieu, destiné au « poor man » et au « rich man », comme le rappelle la *Bronxville Review* :

« Dans une démocratie comme la nôtre, le bien idéal est le bien du plus grand nombre. Si le parkway peut être le lieu récréatif du pauvre homme, en lui donnant accès à des bassins de baignade, des aires de jeux pour enfants, et celui du riche homme, en lui offrant l'une des plus belles promenades automobiles du pays, il aura satisfait les besoins réels de la société américaine¹⁷⁹. »

Le parkway est inauguré le 5 novembre 1925, en présence de plusieurs autorités dont le directeur des parcs nationaux qui met la réalisation sur le même plan que les grands parcs naturels de la côte ouest récemment protégés, tels que le mont Rainier, le lac volcanique de Crater's lake ou la forêt primaire des Redwoods. Le gouverneur de l'Etat de New York, Alfred E. Smith n'a pu se déplacer mais transmet son discours, qualifiant cette inauguration d'« événement historique » et de « jalon » (milestone) dans le développement de New York, du comté de Westchester et de l'Etat lui-même [11]. La référence à l'histoire renvoie sans les nommer aux figures tutélaires de Olmsted et Vaux à qui il rend un vibrant hommage au travers de la célébration de ce nouveau « maillon » du Parksystem new-yorkais :

“ Les hommes qui ont conçu Central Park et Riverside Drive, et ceux qui plus tard ont insisté pour qu'il y ait un grand parc dans le Bronx, loin de ce qui était alors le cœur de la ville, ont été exposés à toutes sortes de critiques et d'attaques. [...] Je suis heureux aujourd'hui de vous féliciter de votre réussite dans l'achèvement du parkway, car c'est un maillon de notre State Parksystem, car il a inventé une référence dans la construction des parkways, car il a démontré que les parkways et les parcs sont attractifs ; qu'ils améliorent l'environnement de la région qu'ils traversent, qu'ils augmentent les valeurs foncières, en plus d'être extrêmement bénéfiques pour les millions de personnes qui cherchent de l'air frais et des loisirs et qui peuvent maintenant circuler depuis les rues de la ville à travers un parc étroit et continu ¹⁸⁰. »

Moins emphatique et plus prospective, l'introduction du rapport qui publie les discours d'inauguration et marque la fin du projet, souligne l'importance de voir grand, pointant déjà, en référence à l'exemple canonique de Central Park, les limites de la réalisation dont on célèbre l'achèvement, appelant à son dépassement :

¹⁷⁹ Cité in *Ibid*, p.277, note 74.

¹⁸⁰ Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1925, p.77, Source New York Public Library.



Fig 11.1: Le Bronx River Parkway à son ouverture, 1922
Source Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922, New York Public Library



Fig 11.2: Bronx River Parkway, Dedication Ceremony (Speaking Madison Grant), 5 novembre 1925,
Source Roger Panetta, *Westchester, The American Suburba*, 2006, *op.cit.*, p.281
Source Westchester County Archives

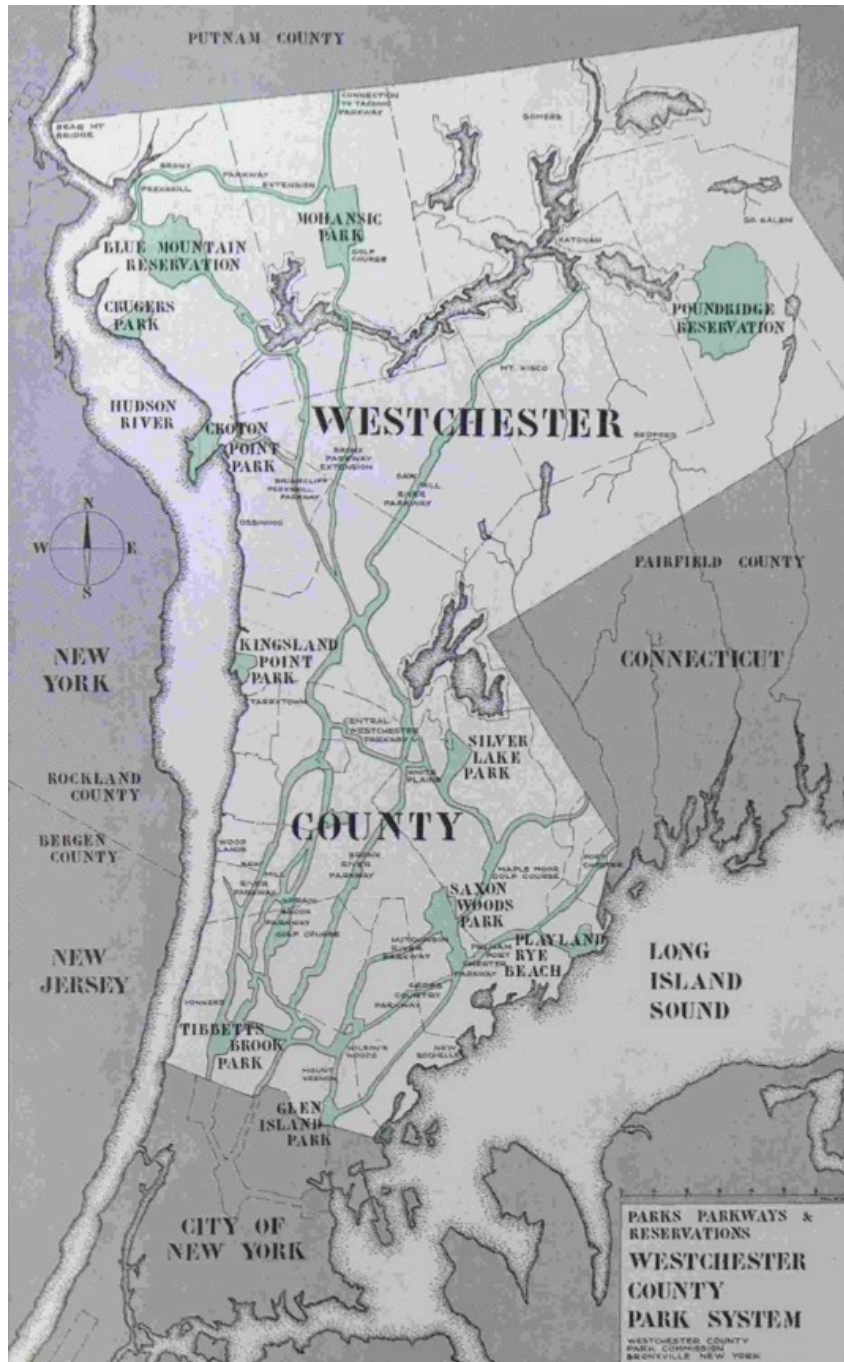


Fig 12: Westchester County Park System, Parks, Parkways and Reservations, 1925
Source Jay Downer, *Public Parks in Westchester*, 1925

“ Le parkway est trop petit et les voies trop étroites. [...] Il est banal mais vrai que tout ce qui a été construit à New York est trop petit. C’est le cas de nos bâtiments publics ; c’est le cas de nos rues et avenues ; c’est le cas de nos métros et de nos ponts ; c’est également le cas de nos parcs. Malheureusement, il en va de même pour le parkway du Bronx River¹⁸¹. »

Cette inquiétude ne reste pas sans réponse. Dès 1922, s’est créée la Westchester County Park Commission qui envisage l’élargissement du Parksystem à l’échelle du comté du Westchester au Nord du Bronx. De nouveaux parcs, espaces récréatifs et parkways sont projetés dans les vallées du comté le long des rivières de Saw Mill, Grassy Sprain et Hutchinson, destinés à mettre en valeur les richesses paysagères, naturelles et hydrauliques de la région. L’extension du Bronx River Parkway est quant à elle envisagée sur une longueur de quarante-deux miles jusqu’au Bear Mountain Bridge qui ouvre le 27 novembre 1924. En l’espace de dix ans vont se réaliser, au-delà des limites du Greater New York, quatre-vingt-huit miles de nouveaux parkways, s’ajoutant aux trois parkways déjà réalisés du Bronx, déployant un réseau dessiné pour l’automobile qui génère à son tour un mouvement de suburbanisation du comté du Westchester¹⁸². [12]

La voie comme narration : Paysage et photographie

Conçu alors que l’automobile est encore rare et dédiée à la promenade, le Bronx River Parkway s’achève au moment où elle se diffuse dans la société américaine et se répand sur les voies aménagées¹⁸³. Un dimanche de mai 1924, on ne compte pas moins de 17 000 véhicules qui passent par le Bronx du nord au sud et du sud au nord. Et à l’été 1927, c’est 35 000 automobiles qui se pressent le long de la voie aux heures des week-ends et des vacances. Pour

¹⁸¹ « Introduction » in *Ibid.*

¹⁸² Entre 1910 (283 000 habitants) et 1940 (573 000 habitants), la population du comté double. Source Ethan Carr, « The Parkway in New York City », *op.cit.*. Lire aussi de Domenico Annese, “The impact of parkways on development in Westchester County, New York City and the metropolitan New York region”, in *Parkways; Past, present and future, op.cit.*, pp.117-121. DOI: 10.2307/j.ctt1xp3kv8.2

¹⁸³ « The ordinary ‘horseless carriage’ is at present a luxury for the wealthy; and altho its price will probably fall in the future, it will never, of course, come into as common use as the bicycle. » Comme le signale le *Literary Digest* du 14 octobre 1899 (Cité par Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier, The suburbanisation of the United States*, Oxford University Press, 1984, p.157), l’automobile était, à ses origines, loin d’être envisagée comme un possible bien de masse dans un futur proche ou éloigné. Pourtant, dès 1901, c’est déjà un américain sur 8 000 qui possède le bien tant convoité, encore onéreux mais déjà répandu. Et lorsque Henry Ford introduit en 1908 la Ford T, son prix d’achat va diminuer drastiquement en peu de temps alors même que les salaires et les prix courants augmentent. Trois mois de salaire moyen sont nécessaires en 1925 pour en acquérir une. En 1927, lorsque s’arrête la production de Ford T, 16 millions de véhicules ont été produits, inondant le marché américain. Source Kenneth T. Jackson, *op.cit.*

faciliter la fluidité de la circulation, la commission qui gère le parkway, interdit les véhicules commerciaux, décourage le stationnement ou l'arrêt sur les bas-côtés en érigeant des rambardes (guardrails) sur toute la longueur du parkway. Mais la transition est belle et bien amorcée d'un mouvement automobile et métropolitain qui envahit le parkway destiné à la contemplation et la nature.

“Broadly speaking, parkroads are roads to, through or in parks”. C'est en ces termes que Charles W. Eliot (the second)¹⁸⁴ définit en 1922 les parkways dans un article de la jeune revue *Landscape Architecture* intitulé « The influence of the automobile on the design of park roads ». Du fait de l'irruption du trafic automobile, Eliot pose la nécessité de séparer les trafics, comme à Central Park dont les voies ont été aménagées à des niveaux différents pour garantir la continuité du *Greensward*. Si le paysage du parc et de la route doit être traité comme un seul ensemble, il convient selon lui d'accorder un grand soin aux croisements, aux rives, ainsi qu'à l'ensemble des ouvrages qui vont réordonner le paysage de la voie. Pour la circulation, le paysagiste privilégie une cinétique lente à vitesse modérée, dont le tracé épouse mieux à ses yeux la topographie naturelle qu'une vitesse plus rapide imposant un tracé rectiligne et sans obstacles. « La vitesse n'est pas propice à l'appréciation du paysage » ajoute-t-il, privilégiant la dimension scénique (scenery) du parkway, les points de vue des promeneurs et des cavaliers valant autant que ceux des automobilistes. L'accélération de la vie moderne dont la vitesse automobile est une manifestation, l'amène à conclure sur une comparaison avec le cinéma : « Comme dans les films, la rapidité des événements parcourus entraîne une exagération des détails¹⁸⁵. »

Comment rendre compte de la transformation dont font l'objet les territoires façonnés par les nouveaux parkways ? Comment restituer la perception que ces derniers offrent des paysages traversés ? C'est par l'usage de la photographie que la métamorphose se rend la plus visible. Entre 1907 et 1925, la Bronx River Parkway Commission réalise plusieurs campagnes de prises de vue, destinées à documenter les changements en cours. Dans cet intervalle, la photographie saisit le temps de la réalisation de l'artefact comme le changement des pratiques. Dans un essai consacré au Bronx River Parkway et à la subjectivité du média dans la captation du paysage, l'historien Timothy

¹⁸⁴ Charles William Eliot II (1899-1993) est le petit-fils de Charles William Eliot qui fut président de la Harvard University de 1869 à 1909 et contribua à une importante refonte des universités américaines. Son oncle Charles Eliot, paysagiste, oeuvra avec Frédéric Law Olmsted à la réalisation de l'Emerald Necklace de Boston. Eliot II travailla lui-même au sein de l'agence des Olmsted, s'inscrivant dans la filiation tracée par les deux familles.

¹⁸⁵ Charles W. Eliot, 2nd, “The influence of the automobile on the design of park roads”, *op.cit.*, pp.27, 29, 30, 39.

Davis revient sur les fonctions du document photographique¹⁸⁶. Preuve historique, il aspire d'abord à fixer la réalité du parkway, de peur qu'elle ne s'échappe, comme pour la figer définitivement comme image. Il est aussi un regard qui souligne ou dissimule. Il est enfin un discours destiné à convaincre. Aux dires de Gilmore Clarke, l'un des maîtres d'œuvre du parkway de la Bronx River, celui-ci n'aurait pas pu avoir le soutien public s'il n'avait bénéficié de la presse pour le promouvoir, la photographie constituant l'un des instruments de sa promotion intensive comme lieu hygiéniste et récréatif.

Dans sa fonction de médiatisation, l'usage de la photographie est destiné à réconcilier l'image potentiellement discordante de la voie automobile, plus dense et fréquentée qu'il n'y paraît, avec la taxonomie visuelle établie de « la machine dans le jardin » que les guides touristiques et les cartes postales du début du siècle célébraient en mettant en avant les systèmes de circulation aménagés au sein et entre les parcs. En 1925, lorsque le Bronx River Parkway est aménagé, le statut de l'automobile a changé. De récréative et luxueuse, elle est devenue pratique et populaire. Pourtant, en dépit de cette massification urbaine qui menace son idée pastorale, l'iconographie du parkway promeut toujours l'image élitiste de son aménagement. C'est vraisemblablement une condition nécessaire pour obtenir l'adhésion du public aux projets d'expansion à venir à l'échelle du comté de Westchester et dans les autres boroughs de la métropole.

La commission cherche d'abord à documenter la centralité du paysagement, sans doute consciente du risque de son évanescence. Elle aspire à sanctuariser le paysage du parkway, anticipant sur les menaces d'atteinte à son intégrité que portent les velléités d'élargissement routier par exemple. La commission souhaite ensuite mettre en exergue la dimension hygiéniste et réformatrice du projet entrepris, transformant des environnements pollués et insalubres en lieux pittoresques et assainis. « La scène sinistre de pollution et de pauvreté est devenue un paysage agréablement pittoresque », observe Timothy Davis dans son analyse du corpus iconographique produit et publié par la commission¹⁸⁷. Assaini et maîtrisé, le paysage projeté témoigne de la vertu hygiéniste de l'action qui porte aussi un dessein social et politique, moins explicite mais tout aussi radical : la transformation urbaine d'une région par le paysage et l'éradication de ses habitations modestes qui va conduire à son habitabilité par des classes plus aisées. Ici, les photographies sont à lire non pas seulement dans ce qu'elles donnent à voir, une vision idyllique de la réconciliation du paysage et de la technique, mais aussi dans ce qu'elles ne

¹⁸⁶ Timothy Davis, "The Bronx River Parkway and photography as an instrument of landscape reform", *op.cit.* pp.113-141.

¹⁸⁷ *Ibid*, p.113.

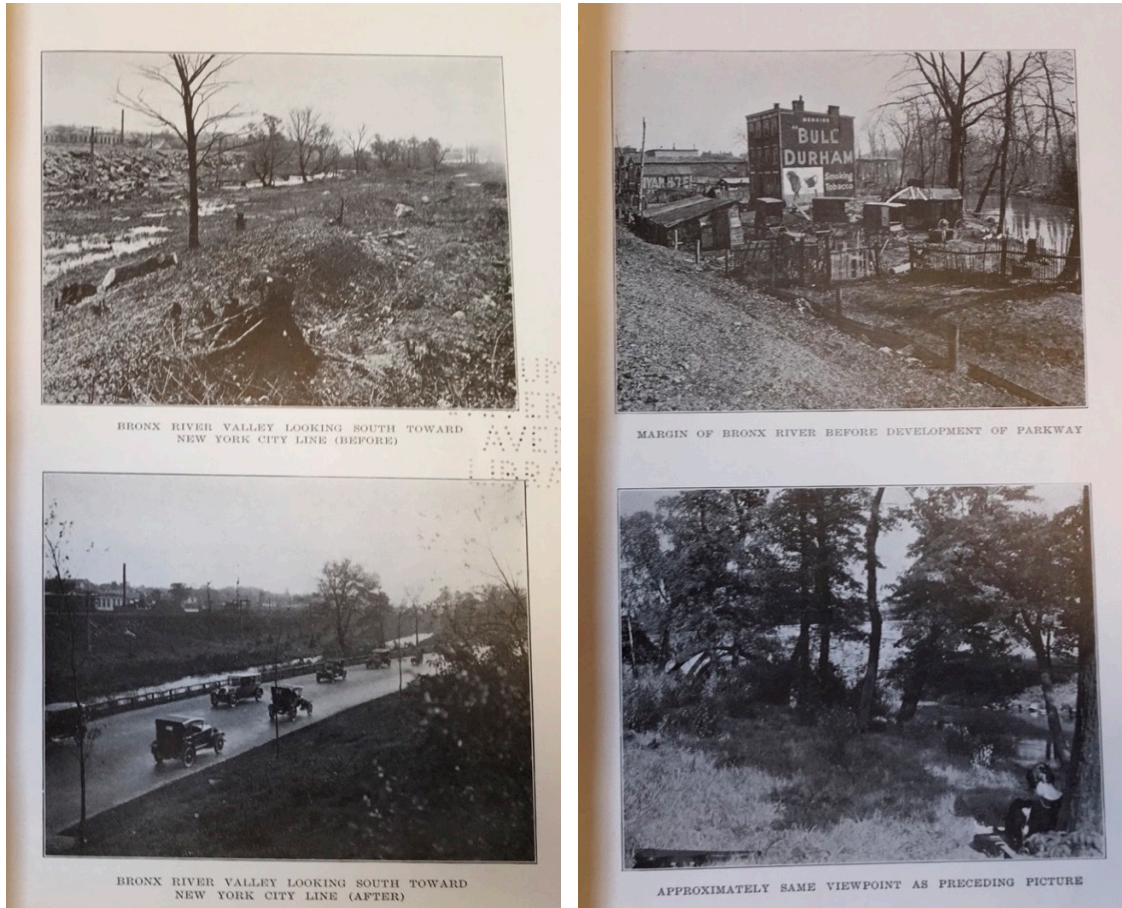


Fig 13: "Before and after", Planches extraites du Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1922, Source New York Public Library

montrent pas, les conséquences du changement social induit par ces réhabilitations.

« Before and after » : la naturalisation de la ville se joue ici sur un double plan, celui, physique, du paysage, et celui, politique, des processus sociaux. Le discours promu par les autorités du retour aux sources ou d'un nouvel âge, peut se lire dans cette perspective. Timothy Davis montre ainsi que les classes ouvrières, situées à quelques pas des voies ferrées, ont été « déplacées » pour céder la place au parkway, utilisé principalement par des automobilistes plus fortunés. Cette occupation du territoire qui préexistait n'apparaît nullement dans les photographies présentées par la commission, les sites à l'état originel avant réalisation, paraissant inhabités ou insalubres, et suggérés comme inhabitables, à tout le moins par des populations aisées. La collection importante de photographies produites qui n'est publiée que partiellement, montre une plus grande diversité de l'occupation des bords de la rivière. L'usage de la photographie pour dénoncer dans un registre réaliste, un état laid et sinistre du territoire et promouvoir un nouvel âge de la ville, aérée et récréative, nous ramène à l'Incipit de la réalisation de Central Park qui avait également conduit à l'éradication des occupations plus ou moins licites du site retenu par la ville¹⁸⁸. Déjà adeptes du media photographique, Olmsted et Vaux, s'inscrivaient alors dans la tradition du paysagiste anglais Humphrey Repton (1752-1818) qui figurait ses jardins par la peinture, avant et après leur transformation. Recourant au même procédé du « Before and After », les auteurs de Central Park faisaient contraster les images sinistres du site avant sa transformation et les belles aquarelles figurant les éléments remarquables du *Greensward*. [13]

Régionaliser la ville : l'unité du système

D'une certaine façon, l'avènement de la « horseless carriage » réalise le dessein des parkways précurseurs de Brooklyn ou du Bronx : offrir aux citadins de profiter des plaisirs de la nature aux frontières de la ville. En l'accomplissant, leur réalisation signe pourtant la mutation de l'idéal pastoral du parkway. Car la métropole qui se déploie gagne rapidement les marges des contrées rurales, et la masse automobile qui se libère prend peu à peu le pas sur le paysage. Le raz-de-marée automobile s'appuie sur le processus de déconcentration des villes en même temps qu'il l'accroît. Au tournant des années 1920, Manhattan perd des habitants, Brooklyn continue sa croissance tandis que le Bronx amorçe une percée, concrétisant l'agrandissement de New York qu'ont

¹⁸⁸ *Ibid*, p.126.

préfiguré son annexion et la fusion institutionnelle des boroughs new-yorkais. En 1905, la moitié de la population new-yorkaise vivait à moins de quatre miles du City Hall. En 1925, c'est à peine 30% qui y résident. La décentralisation de la métropole est encore plus palpable aux franges de la région, les comtés du Westchester et du New Jersey accroissant sensiblement leur population grâce aux vagues successives de départ des familles huppées de la ville centre¹⁸⁹.

Ville, métropole, région : l'élasticité du plan

«Aucun plan de New York ne sera à la hauteur tant qu'il n'incluera pas les territoires dans lesquels les new-yorkais habitent et gagnent leurs vies¹⁹⁰. » Comme le souligne Charles Dyer Norton, promoteur actif d'une planification urbaine et régionale, la réalité de l'urbanisation régionale doit encourager à élargir l'échelle de pensée du city planning. L'échelle n'est pas seule en cause. C'est la pensée de la ville et de son développement qui fait l'objet d'un débat au sein de la sphère professionnelle et réinterroge la notion même de planification. Dans l'introduction qu'il a prononcée à la deuxième conférence nationale sur le City planning, le 2 mai 1910 à New York, Frederick Law Olmsted Junior envisageait le city planning non pas comme un plan composé et achevé, mais comme un processus dynamique et continu qui doit mobiliser les compétences professionnelles et les acteurs locaux.

« Le city planning n'atteindra son but que s'il est considéré non pas comme une action spasmodique et dramatique à réaliser "une fois pour toutes", mais comme un processus continu de prévisions et de planifications continuellement revues selon la manière dont la ville se développe et toujours suffisamment à l'avance pour permettre une orientation et une maîtrise intelligentes. [...] L'intelligence

¹⁸⁹ En 1910, Manhattan commence à perdre de la population (2,3 millions en 1910 ; 1,9 million en 1940), Brooklyn en gagne (1,2 million en 1890 ; 2,7 millions en 1940) ; Surtout le Queens (100 000 en 1890 ; 1,3 million en 1940) et le Bronx (89 000 en 1890 ; 1,4 million en 1940) connaissent une croissance exponentielle. Source, Anthony Sutcliffe, ed, *The Metropolis, 1890-1940*, University of Chicago Press, 1984, p.328.

¹⁹⁰ Source Regional Plan Association, Annual report, 1979, p.3 (cité in Anthony Sutcliffe, *op.cit.*, p.338, note 56). Charles Dyer Norton (1871-1923), a fondé la First National City Bank. Natif de Chicago où il a oeuvré comme soutien du borough de Manhattan, George McAneny pour créer en 1914 le Committee on the City Plan qui doit réunir les présidents des cinq Boroughs de la ville. Il est à l'origine de la création de la Zoning Law de la ville (1916). L'observation de la croissance urbaine et l'inadéquation des instruments d'urbanisme l'amènent ensuite à figurer parmi les premiers promoteurs d'une démarche de planification régionale, au sein de la Russell Sage Foundation dont il est l'un des administrateurs. Il est nommé en 1921 chairman du Committee on Regional Plan of New York and its Environs.

humaine est trop limitée et la ville trop complexe, trop dynamique et trop plurielle pour être contrôlée au moyen d'un plan définitif¹⁹¹. »

Tandis que Daniel Burnham comprend le city planning comme l'implémentation d'une vision rationnelle couvrant l'ensemble de la ville, Olmsted envisage le « Comprehensive planning » en se concentrant sur des parties précises et stratégiques pour la vie urbaine (les parcs, parkways, lotissements, campus) qu'il conçoit comme des échelles de la ville à venir. Cette approche repose sur un nouveau genre d'agence gouvernementale qu'il nomme le « City Plan Office » et dont il esquisse les rôles. D'abord, comme « gardien » (custodian) du plan de la ville, il tiendrait à jour une archive enregistrant « l'intégralité de l'environnement physique de la ville ». Ensuite, comme « interprète » (interpreter) du plan de la ville, le bureau évaluerait les nouvelles idées et propositions à la lumière de l'existant et des projets déjà implémentés. Enfin, comme « concepteur » (amendor) du plan de la ville, le bureau initierait des changements à chaque fois que des conflits apparaîtraient ou entraveraient les besoins qui deviendraient apparents¹⁹².

Son dessein se réalise-t-il à travers le premier plan régional qu'initie en 1921 la Russell Sage Foundation à l'échelle de New York et de ses environs¹⁹³ ? Sous la houlette de Thomas Adams (1871-1940), nommé en 1923 General Director of Plans and Surveys, son élaboration mobilise le milieu professionnel – architectes, planners, paysagistes, ingénieurs, autorités techniques - et politique de la ville, conduisant à 470 recommandations que mettra en œuvre la Regional Plan Association (RPA), première agence métropolitaine à être formée en 1929 aux Etats-Unis¹⁹⁴. [14]

¹⁹¹ Frederick Law Olmsted Junior, "Introductory address", Second National Conference on City Planning and congestion of population at Rochester, New York, 2 mai 1910, publiée in *City Planning*, Series II, n°4, Juin 1910, Department of City Making (Frederick L. Ford, Chairman,) pp.3-4. Pour comprendre les positions en présence sur la notion de plan, lire également le texte de la conférence de Daniel H. Burnham à la première Town Planning Conference qui se tient à Londres en Octobre 1910 : « A city of the future under a democratic government », in *Transactions of the Town planning conference*, Octobre 1910, pp. 368-378. Lire aussi de Jon A. Peterson, « Frederick Law Olmsted Senior and Junior, The Visionary and the Professional », in Mary Corbin Sies et Christopher Silver, Eds, *Planning the twentieth-century american city*, Baltimore, Johns Hopkins University, 1996, p.45.

¹⁹² *Ibid*, pp.52

¹⁹³ Créée en 1907 grâce aux fonds accordés par Madame Sage, la fondation s'est constituée dans le but « d'améliorer les conditions sociales et de vie aux Etats-Unis d'Amérique ». Elle fait appel aux services des Olmsted dès 1909 pour concevoir le projet d'une communauté à Forest Hill (Queens), terrain desservi par la ligne de chemin de fer de Long Island. 1, 25 million de dollars seront mobilisés pour financer les études du Plan régional.

¹⁹⁴ La conception du Regional Plan débute avec la production de huit volumes de « survey data », produits entre 1923 et 1928. Auxquels s'ajoutent en 1929 deux volumes de synthèse qui forment le document du Regional Plan: *The Graphic Regional Plan* (416 pages) et *The Building of the City* (600 pages). A propos de la Regional Plan Association, lire de Forbes B. Hays, *Community Leadership: The Regional Plan Association of New York*, New York, Columbia University Press, 1965. La RPA ne doit pas être confondue avec la RPAA co-fondée en 1923 par Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wright.

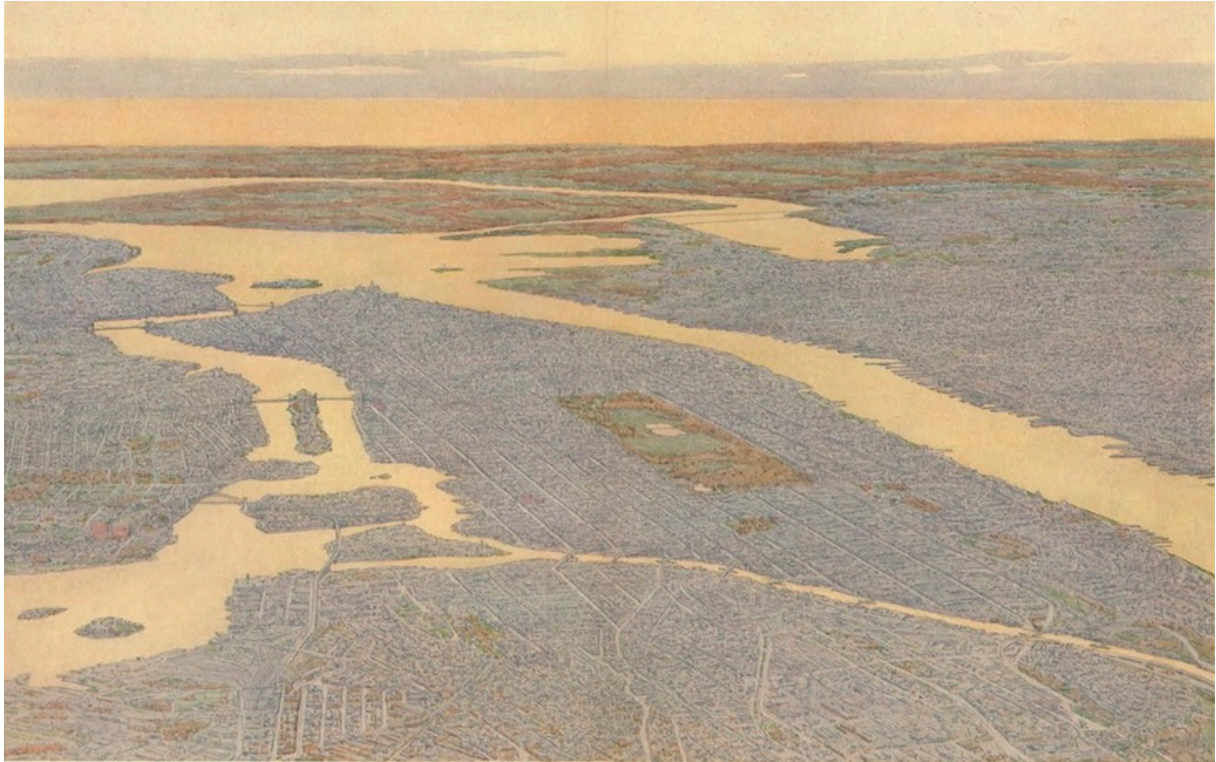


Fig 14 : "New York looking southwest across the center of the region"
Page de garde du *Regional Plan of New York and its Environs, The Graphic Regional Plan, 1928, Vol 1*

Avant d'être un programme, le plan établit la scène d'une lutte intellectuelle entre les différentes visions à l'œuvre. La métropole contre la région : c'est dans le cadre de cette opposition idéologique que l'on peut saisir des évolutions de la pensée du planning à New York dans cet entre-deux-guerres¹⁹⁵. « Il est probable [...] que la croissance urbaine future de la région de New York sera influencée au moins autant par l'utopie de la parfaite *garden city* que par celle de la parfaite *skyscraper city*, et que l'expansion de la région urbaine se fera selon un processus qui tentera de concilier le meilleur des deux¹⁹⁶. » Les auteurs du plan qualifient d'« utopies impossibles », les positions de la *Skyscraper City* - défendue par les métropolitainistes emmenés par Harvey Corbett et Hugh Ferriss (ce dernier publie en 1929 *The Metropolis of Tomorrow*) - ou de la *Garden City* - portée par les régionalistes partisans de Lewis Mumford qui a créé en 1923 la Regional Plan Association of America (RPAA), à l'origine de la création des cités-jardins de Radburn et Sunnyside Gardens¹⁹⁷.

Si le Plan s'impose comme une alternative à l'hyperconcentration spéculative qui affecte l'île de Manhattan, Adams recherche les moyens d'éviter une suburbanisation de la région. Le terme de « Région » et celui attaché de « Régionaliste » révèlent en effet un certain nombre d'ambiguïtés, que traduisent d'autres oppositions mettant face à face Mumford et Adams. Les deux hommes ne s'entendent pas sur les acceptions du terme, entre les tenants d'une « recentralisation diffuse » (Adams) et ceux d'une « décentralisation radicale » (Mumford) qui doit conjurer le chiffre jugé « absurde » de la croissance démographique de la région métropolitaine projetée par le plan à vingt et un millions d'habitants en 1965. Le point culminant de cette joute est atteint en 1932, dans les colonnes de *The New Republic*, avec la publication par Lewis Mumford d'un doublé de tribunes qui pointent les failles du plan¹⁹⁸. « L'espoir de la ville se trouve en dehors d'elle-même » (*outside itself*¹⁹⁹), s'exclame Mumford qui fustige Adams considérant quant à lui que l'avenir de la ville réside dans sa « frange extérieure » (*outlying fringe*). « Plus il y a de métros, plus il y a de banlieues ; plus il y a de banlieues,

¹⁹⁵ Explicitée dans l'ouvrage de Matthew Dalbey, *op.cit.* Lire aussi de Andrew A. Meyers, « Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams and the Invention of the Regional City, 1923-1929 », *Business and Economic History*, vol. 27, n°2, hiver 1998, pp.292-306.

¹⁹⁶ Thomas Adams avec Harold M. Lewis et Lawrence M. Orton, « The Making of the City », *The Building of the City, Regional Plan of New York and its Environs*, vol.2, 1931, p.108.

¹⁹⁷ Nathalie Roseau, « L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss, New York, 1916-1962 », *Marnes*, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2016, pp.189-237.

¹⁹⁸ Lewis Mumford, « The Plan of New York » in *The New Republic*, 15 juin 1932, pp.121-126, et 22 juin 1932, pp.146-148.

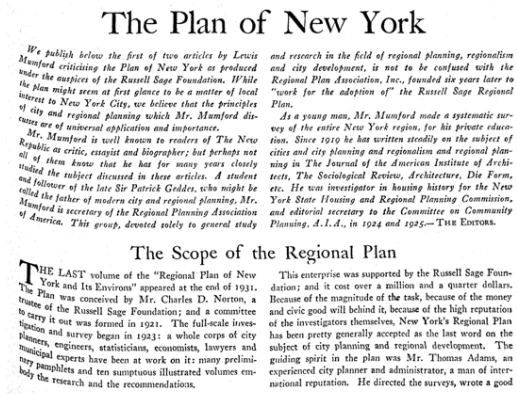
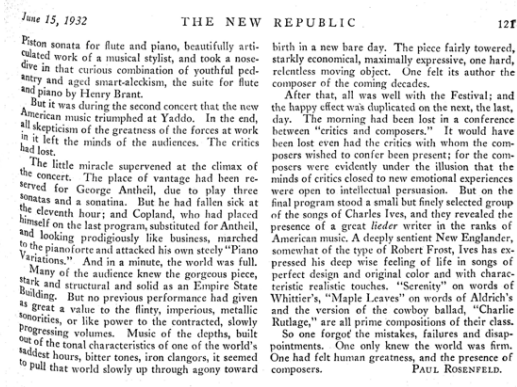
¹⁹⁹ Lewis Mumford, « Regions - To live in », *The Survey Graphic*, n°54, 1925, p.15, Cité in Matthew Dalbey, *op.cit.*, p.89.



Fig 15.1: Les membres de la Regional Plan Association of America (RPAA) vers 1930



Fig 15.2: Extraits articles de Benton MacKaye "Townless Highways", *The American City*, may 1930, p.94; et de Lewis Mumford, "The Plan of New York", *The New Republic*, 15th June 1932, p.121.



plus il y a de métros, ad infinitum [...]»²⁰⁰ » répète de son côté Benton MacKaye qui a créé avec Mumford la RPAA. Son texte « The Townless Highway » condamne quant à lui le consumérisme attaché à la suburbanisation croissante, défendant parallèlement les « Highwayless Towns »²⁰¹. [15]

« Le Plan régional a considéré comme données les causes sous-jacentes de la congestion sans les interroger en elles-mêmes ni questionner la façon dont elles pourraient être atténuées ou contrecarrées²⁰². » La critique majeure de Mumford cible finalement l'hypothèse de départ des promoteurs du plan. S'il ne mésestime pas les difficultés d'une entreprise aussi ambitieuse, Mumford pointe les décalages entre les vœux, les concepts et les actions, qui négligent les forces puissantes économiques agissant sur la métropole, et qu'il qualifie de « dérives » (drifts), montrant les effets délétères des « compromis²⁰³ » auxquels aboutit l'oubli des contextes qui agissent sur sa mise en œuvre. Car malheureusement, aux yeux de Mumford, si les planners n'ont pas les moyens de contrôler les forces qui ont créé le chaos au centre de la ville, il n'y pas de raison qu'ils pallient la situation qui adviendra à ses franges²⁰⁴.

Parkway, Highway, Freeway : les glissements de la voie

L'ambiguïté du plan porte aussi sur le rôle des parkways. Dans une communication qu'il prononce en 1927 à la conférence nationale du City planning qui se tient à Washington, Thomas Adams invite à suivre l'exemple du parkway system du Westchester dont il applaudit, comme Mumford l'a déjà fait, les réalisations qui sont à l'image, dit-il, de sa conception du « metropolitan regional planning »²⁰⁵. Le Plan régional dont il présente

²⁰⁰ Benton MacKaye, "New York a National Peril", *Saturday Review of Literature*, 23 août 1930, p.68. Cité in Matthew Dalbey, *op.cit.*, p.89. Il s'agit d'une recension de l'ouvrage de R.L.Duffus, *Mastering a Metropolis, Planning the Future of the New York Region*, New York, Harper and Brothers, 1930.

²⁰¹ "'Townless Highways', To relieve Through-Traffic Congestion and restore a rural wayside environment", *The American City*, May 1930, pp. 94-96. Lire aussi de Lewis Mumford et Benton MacKaye, "Townless Highways for the Motorist. A proposal for the Automobile Age", *Harper's Monthly*, n°163, Août 1931. Dans cet article, Mumford et MacKaye s'en prennent aux grandes routes fédérales et nationales qui datent des années 1920. Non soumises à aucune limitation d'accès, leur déploiement entraîne selon eux l'agrégation de garages, débits de boissons et de sandwiches, panneaux publicitaires qui envahissent et enlaidissent la banlieue. Ils prônent alors la construction d'autoroutes à accès limité, à l'instar du Bronx River Parkway.

²⁰² Lewis Mumford, "The plan of New York", *op.cit.*, p.125.

²⁰³ "The compromises Mr Adams is willing to make on behalf of business buildings are almost unbelievable." In *Ibid*, p.146.

²⁰⁴ *Ibid*, p.122.

²⁰⁵ Thomas Adams, « Regional highways and parkways in relation to regional parks », *Proceedings of the 19th national conference on city planning*, Washington DC, np, 1927, pp.175-180.

l'avancement projette lui-même un système ambitieux de parkways régionaux à New York, à Long Island, dans le Connecticut et dans le New Jersey. Système qui a fait l'objet d'études menées par la firme Olmsted Brothers dont l'un des associés, Frederick Law Olmsted Junior, est consultant principal sur le plan régional²⁰⁶. L'association des termes de highway et parkway laisse cependant apparaître quelques confusions. Projetée sur une carte élaborée par l'Engineering division, la proposition d'un « Highway system of parkways and parks » figure dans la rubrique Transport, relevant moins d'un projet selon lequel s'aménageraient les nouveaux territoires de la région que d'un programme d'équipements, même si celui-ci se *raconte* sur une douzaine de pages, à travers la narration de la géographie des tracés²⁰⁷. [16]

Alors que le Plan Régional vient de se conclure, Gilmore Clarke, qui continue d'œuvrer avec Jay Downer sur les parkways du Westchester, publie en 1932 dans la revue *American Magazine of Art*, un article intitulé « Our Highway problem ». Dix ans après Charles Eliot, le paysagiste appelle à dépasser les ambiguïtés que la confusion des termes désignant les voies à construire entraîne, et à s'inspirer des principes esthétiques du parkway pour inventer un nouveau modèle. « Toutes les highways ne peuvent pas être des parkways, mais elles peuvent être planifiées en recourant aux principes essentiels qui régissent la conception des parkways²⁰⁸. » Dans un nouvel article "Modern Motorways" qu'il publie fin 1933 dans la revue *Architectural Record*, Clarke précise sa pensée. « Nous avons dépensé des millions de dollars au cours des vingt dernières années pour construire de nouvelles highways et nous n'avons pas reçu les fruits de cet investissement. Nous devons cesser de construire des arterial highways et construire à la place des parkways pour les véhicules particuliers, et des freeways pour les camions, les autobus et les véhicules particuliers²⁰⁹. » A l'appui de son plaidoyer, il salue les réalisations des comtés

²⁰⁶ Source Olmsted Archives Collection, Frederick Law Olmsted National Historic Site, Brookline, Mass, series 536, New York Regional Plan, New York City, 1921-1924, 1928. Lire « Greenbelt towns or suburbs? Creating the American Metropolis », in Elizabeth Barlow Rogers, *Landscape Design: A Cultural and Architectural History*, Harry N. Abrams, 2001, pp.417-433.

²⁰⁷ *The Graphic Regional Plan, op.cit.*, pp.274-285. Les parkways sont projetés sur la carte des parcs. En 1921, New York compte 53 041 acres de parcs et « open space » publics et accessibles dans la région. En 1928, le plan en répertorie 94 131 acres. Et en projette 352 037 acres en 1965 dont 200 000 acres seront finalement réalisés, quadruplant la superficie en l'espace de 40 ans. Source David A. Johnson, *Planning the great metropolis, The Regional Plan of New York and its environs*, Routledge, 1995, p.263.

²⁰⁸ Gilmore D. Clarke, « Our highway problem », *American magazine of Art*, Vol 25, Novembre 1932.

²⁰⁹ Gilmore D. Clarke, "Modern Motorways", *Architectural Record*, December 1933, p.430. Voir aussi la conférence de Thomas Campanella « Gilmore D. Clarke and Michael Rapuano : All About Town: How Two Cornellians Reinvented the American City » au College of Architecture, Art and Planning (AAP) de la Cornell University, 24-27 avril 2015. <http://www.cornell.edu/video/thomas-campanella-how-two-cornellians-reinvented-the-american-city>



Fig 16.1: General Plan of the Parksystem for New York and its environs, Regional Plan of New York and its Environs, 1928.

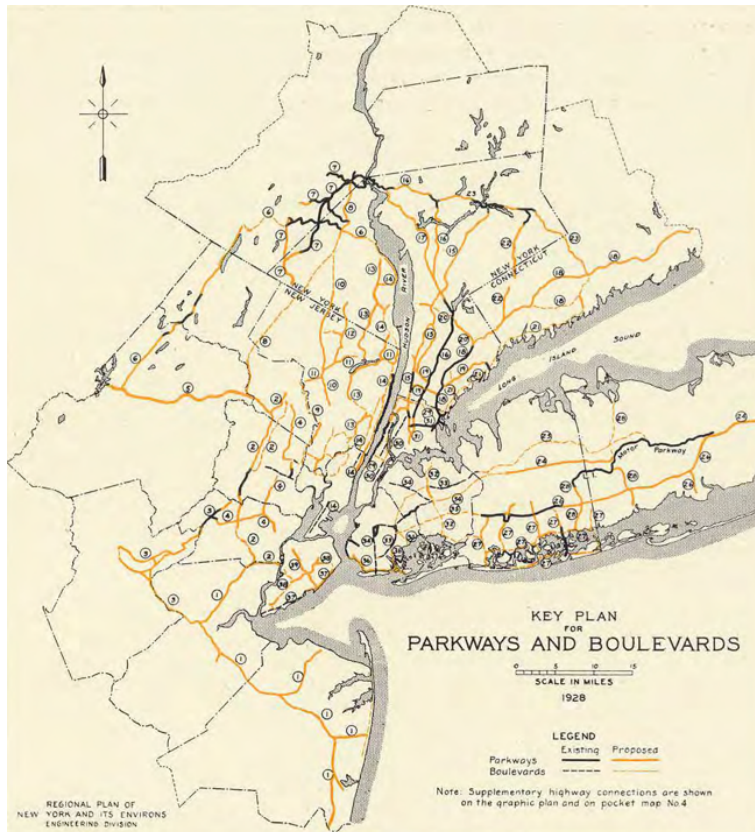
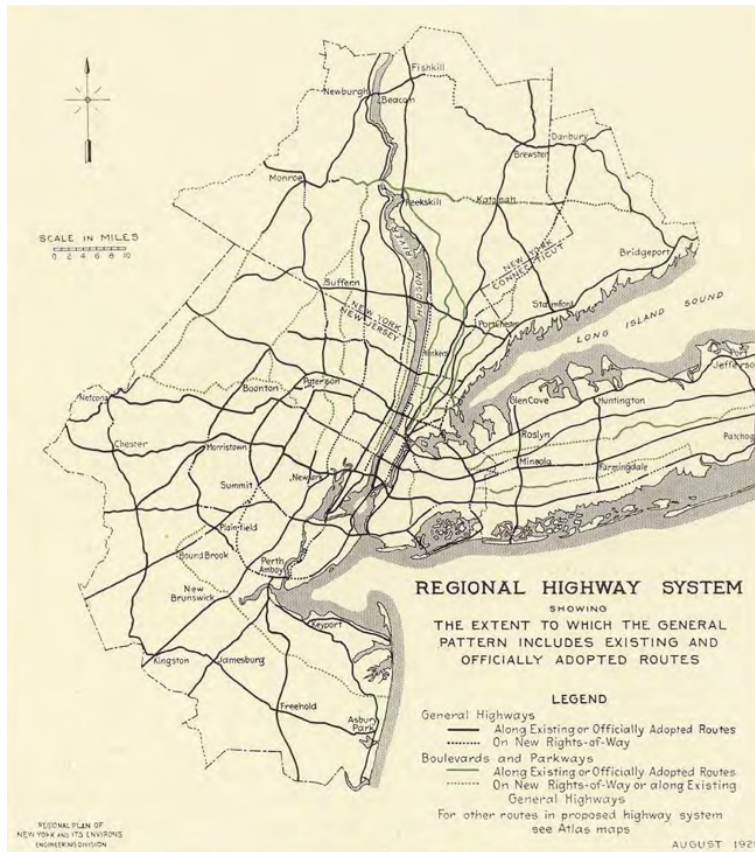
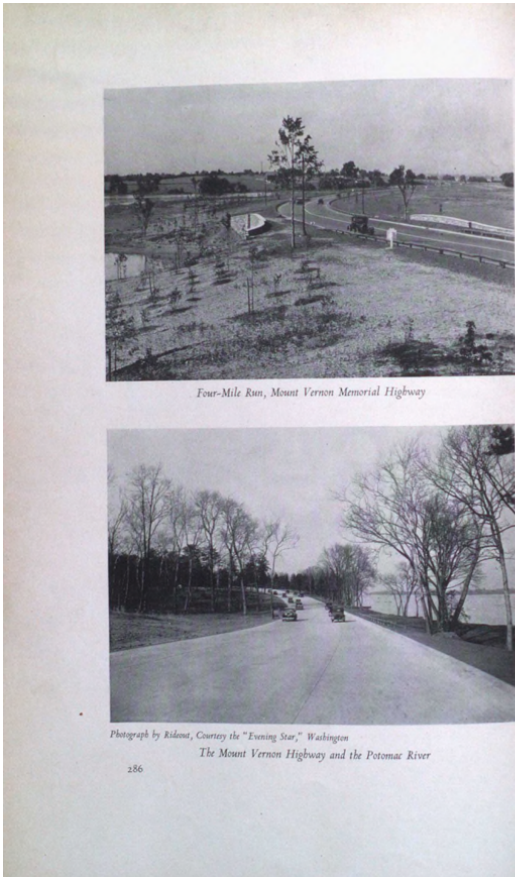


Fig 16.2: Regional Plan of New York and its environs, Vol 1, Graphic Plan, 1928
 “Regional Highway System”, p.295; “Key plan for parkways and boulevards”, p.273.



Four-Mile Run, Mount Vernon Memorial Highway

Photograph by Kilson, Courtesy the "Evening Star," Washington
The Mount Vernon Highway and the Potomac River

286

Our Highway Problem

By Gilmore D. Clarke

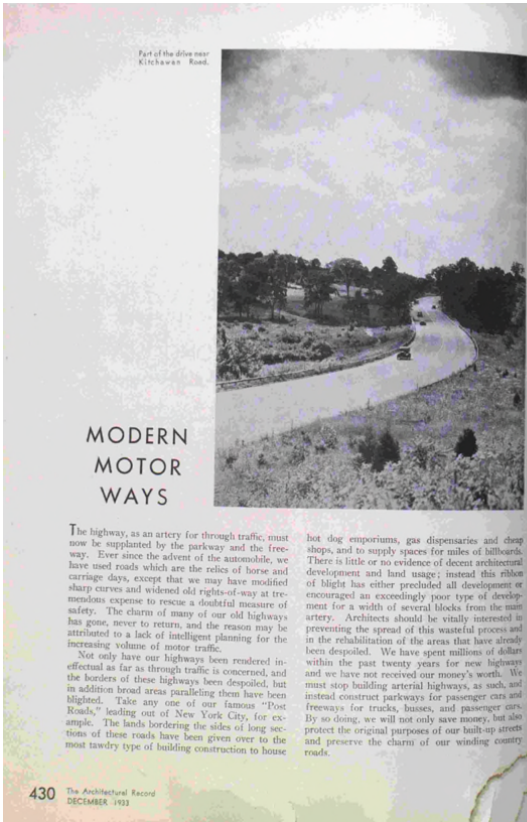
EACH year we spend millions of dollars upon the improvement of our highways. No matter how extensive transportation by rail, water, or air may be, the highway will always remain a most important means of communication. Commercial progress is dependent upon our having adequate ways of communication, and the proportion of our expenditure invested in highways is none too large. We are not, however, spending our money intelligently; we are not giving enough thought to the planning of our highway systems nor to the planning of the many units that go to make up these systems.

Roads have two purposes: to serve vehicular traffic and to provide a means for gaining access to adjoining districts. These two uses must be taken into consideration, and attention should be paid to the particular type of vehicular traffic, whether local or through traffic, that the road is to carry. Thus far, very little thought has been given to the problem of providing for both types; a single road usually must serve both needs. It is now being brought forcibly to our attention that roads serving both types of traffic are impracticable and economically unsound. The type of highway designed to pass through a residential district is not the type of highway for an industrial district. Main arterial highways are planned primarily for through traffic and such highways should not be encumbered with parked cars, and there should be as few crossings as possible on the same grade as the arterial highway. Through traffic depreciates the value of the abutting land for residential or business use and this fact makes it desirable that such properties should have their own roads separated from the main highway.

We have not yet learned that to save money is not necessarily economy. We construct our arterial roads of durable materials and utilize the best of engineering skill in the work of construction, yet we fail to purchase enough land on each side to preserve the amenities of our highways. Arterial highways have been built at great expense, are reasonably efficient and sometimes attractive, until ribbon development, made up of business and residential structures, lines the highway, defeating the very purpose that it was intended to serve. The beauty of the highway has been destroyed, the efficiency seriously impaired. We are going to learn that the economical, the social, and the aesthetic go hand in hand; that we cannot have efficient highways unless they are beautiful highways. Thomas Adams aptly said, "If in highways we do a thing well and artistically we minister to human satisfaction, we are doing the most economical thing." We are gradually getting weary of traveling miles over highways lined with billboards, hot-dog stands, and gasoline dispensaries. Our civilization is beginning to demand as much beauty in the treatment of the highway as in its own living rooms. That should be the case, for many of us spend at least as much time on the road as we do at home. We have demanded that artistry be used in the things we plan in and about our homes, but public improvements have been slow in reflecting the need for planning and designing so as to produce things that are beautiful as well as useful. It need not cost more to build beautiful roads than ugly ones—all it requires is the expenditure of more thought and effort on the part of those in whose power it is to direct these activities.

287

8 av
1 Mount Vernon Memorial Highway
4 miles to 2 85-246
10 miles to Washington Co. N.Y.



MODERN MOTORWAYS

The highway, as an artery for through traffic, must now be supplanted by the parkway and the freeway. Ever since the advent of the automobile, we have used roads which are the relics of horse and carriage days, except that we may have modified sharp curves and widened old rights-of-way at tremendous expense to rescue a doubtful measure of safety. The charm of many of our old highways has gone, never to return, and the reason may be attributed to a lack of intelligent planning for the increasing volume of motor traffic.

Not only have our highways been rendered ineffectual as far as through traffic is concerned, and the borders of these highways been despoiled, but in addition broad areas paralleling them have been blighted. Take any one of our famous "Post Roads," leading out of New York City, for example. The lands bordering the sides of long sections of these roads have been given over to the most tawdry type of building construction to house

hot dog emporiums, gas dispensaries and cheap shops, and to supply spaces for miles of billboards. There is little or no evidence of decent architectural development and land usage; instead this ribbon of blight has either precluded all development or encouraged an exceedingly poor type of development for a width of several blocks from the main artery. Architects should be vitally interested in preventing the spread of this wasteful process and in the rehabilitation of the areas that have already been despoiled. We have spent millions of dollars within the past twenty years for new highways and we have not received our money's worth. We must stop building arterial highways, as such, and instead construct parkways for passenger cars and freeways for trucks, buses, and passenger cars. By so doing, we will not only save money, but also protect the original purposes of our built-up streets and preserve the charm of our winding country roads.



Woodland Lakes section of the Saw Mill River Parkway.

By GILMORE D. CLARKE,
Landscape Architect
WESTCHESTER COUNTY
PARK SYSTEM

Before we go further, let me define "parkway" and "freeway." I cannot do better than to use the definitions of Mr. Edward M. Bassett. He defines a "parkway" as a "strip of public land dedicated to recreation, over which abutting owners have no right of light, air, or access," and a "freeway" as a "strip of public land dedicated to movement, over which the abutting owners have no right of light, air, or access. The parkway is usually built on a wider right-of-way than the freeway, and in the development of it, the designers aim to preserve the amenities of the landscape, or where the lands have been despoiled, to reclaim the area's former charm.

I have said that we can save money by building new roads for through traffic instead of widening old ones. A comparison between the cost of widening the Boston Post Road in Westchester County and that of constructing a parallel parkway a short distance away, but serving the same territory,

should prove my point. In 1929, it was estimated that the cost to widen the Boston Post Road from 66 to 166 feet would have cost over one million dollars a mile for the land alone, whereas to purchase lands for the Hutchinson River Parkway, having an average width of 500 feet, cost an average of \$264,000 a mile.

A still better example may be cited in the case of the Albany Post Road in the same County. To widen the Albany Post Road in 1929 from 66 to 166 feet was estimated to cost \$792,000 per mile. Lands for the Saw Mill River Parkway, averaging 300 feet in width and paralleling the Albany Post Road at a distance varying from one and two miles, cost at the rate of \$138,600 per mile. In other words, the cost to have widened the Albany Post Road would have been six times the entire cost of a 300-foot parkway.

One of the finest opportunities within the Metropolitan Region to have demonstrated the value of

Fig 17: Gilmore D. Clarke, "Our highway problem", *American Magazine of Art*, Vol 25, novembre 1932; Gilmore D. Clarke, "Modern motorways", *Architectural Record*, décembre 1933.

de Westchester et Long Island, auxquelles il a contribué, et qui selon lui, ont fait leurs preuves au vu de l'augmentation rapide des valeurs des sols et des recettes fiscales engrangées grâce au succès des aménités publiques. [17]

La discussion sémantique autour des termes de highway, freeway, parkway, n'est pas anecdotique, les trois voies se déployant de manière concomitante et concurrente dans un contexte de forte motorisation de la société américaine. Elle traduit des glissements qui affectent les représentations de leurs fonctions et de leurs dessins. Le parkway est tour à tour projeté comme liaison entre grands parcs, comme abord végétalisé des highways ou comme voie. La mécanisation du parkway vers la freeway s'observe enfin tandis que, dans le même temps, les highways peuvent être requalifiées en parkways pour peu qu'elles soient bordées de quelques arbres et empruntent une trajectoire courbe. Cette confusion des natures apparaît alors que d'aucuns rejettent la différenciation des voies, entre celles qui seraient dédiées au loisir de la conduite (le parkway) et celles qui seraient affectées aux fonctions circulatoires (la freeway). L'architecte I.F. Morrow défend ainsi la valeur scénique d'une route, quel que soit l'usage et l'environnement traversé, qu'il soit unique ou banal : « Le spectacle (scenery) n'est pas seulement constitué de vues exceptionnelles. Tous les espaces extérieurs constituent un spectacle d'un genre ou d'un autre²¹⁰. »

Les projets de parkways répertoriés dans le plan régional s'inscrivent quant à eux dans un cadre plus large qui dépasse la scène de ses protagonistes. Les réalisations du Westchester se sont déjà engagées alors que le plan commençait à peine à s'élaborer, tandis que s'enchaînent d'autres initiatives. La *Metropolitan Conference of City and State Park Authorities* sollicite dès 1926, trente millions de dollars de fonds (dont les deux tiers pour l'acquisition des terrains), pour réaliser un programme de « connexions » entre les systèmes de parcs urbains, suburbains et régionaux²¹¹. L'échelle du parksystem se veut ici plus ambitieuse, dépassant celle d'une ville ou d'un comté, épousant celle de la région géographique et des Etats qui la gouvernent. L'un des artisans de cette vision est Robert Moses (1888-1981), Chairman de la *Metropolitan Conference* qui œuvre depuis 1924 comme Président de la Long Island State Park Commission pour y réaliser un parksystem ambitieux, aménageant la presque île comme l'horizon récréatif des citoyens new-yorkais²¹².

²¹⁰ I.F.Morrow, « Report of the section on Architecture of the Commonwealth Club of California », *The Commonwealth*, 15 novembre 1932, p.245, cité et traduit in Cohen, Hodebert, Lortie, *op.cit.*, p.27. La notion de freeway est introduite dans les années 1930 par E.W.Bassett, juriste passionné par les problèmes d'urbanisme.

²¹¹ Metropolitan Conference of City and State Park Authorities, "Memorandum on proposed city park and parkway extensions", 1926. Source New York Public Library

²¹² Owen D. Gutfreund, « Rebuilding New York in the Auto Age, Robert Moses and his highways », in Hillary Ballon and Kenneth T. Jackson, Eds, *Robert Moses and the modern city*,

Le plan versus la performance

Robert Moses et le « New York comprehensive parkway system »

Contemporains de ceux du Westchester, les parkways de Long Island offrent aux citadins la possibilité de rejoindre les rivages océaniques et de fréquenter les plages qui sont en cours d'aménagement. Si le réseau est à l'origine destiné aux ménages huppés du fait de son accès encore limité pour les transports publics, les parkways deviennent populaires avec la démocratisation de l'automobile et l'aménagement de plages comme le Jones Beach Park. Pour les concevoir, Moses a sollicité les artisans du Bronx River Parkway, Jay Downer et Gilmore Clarke qui oeuvrent également à l'extension du réseau de parkways dans les boroughs de Brooklyn, du Queens et du Bronx. Fort de ces succès, Robert Moses se voit confier en janvier 1934, par Fiorello La Guardia, fraîchement élu à la tête de la ville, la direction du département des parcs de la ville, dont il impose qu'il réunisse sous sa coupe les cinq boroughs new-yorkais. En plus de ces attributions, Moses prend la direction de la Triborough Bridge and Tunnel Authority, qu'il vient de créer et dont il assurera la présidence jusqu'en 1960²¹³. L'autorité perçoit les revenus généreux des péages du triple pont qui vont permettre aux autres autorités métropolitaines dirigées par Moses de financer l'agrandissement du parksystem de New York.

Le système qui se met en place concrétise la vision expansionniste transcrite dans le plan régional. Dans ce changement d'échelle, l'idée du parkway évolue comme l'énonce Robert Moses dans un courrier qu'il adresse au *New York Daily Mirror* le 3 décembre 1938. « Il ne s'agit pas seulement d'une route automobile, c'est un parc étroit qui se déploie dans les territoires désertés, soulageant la pression urbaine qui s'exerce dans d'autres parties de la ville, mettant en relation la ville avec les banlieues et le reste du pays, augmentant les valeurs foncières, encourageant la construction et la diffusion de la population²¹⁴. » Dans cette redéfinition du parkway, le vocabulaire de la connexion est omniprésent. Ce n'est pas l'ouvrage en tant que tel qui mobilise l'attention principale mais le réseau et ce qu'il implique : les relations, les intersections, les « missing links ». Dans un texte « If I had a magic wand »

The transformation of New York, WW.Norton and Company, New York, 2007, pp.86-93. Moses propose l'aménagement de ces réseaux dès 1922.

²¹³ Il détient par ailleurs la présidence de nombreuses autorités qu'il va créer pour la réalisation des parkways. Henry Hudson Parkway Authority, Marine Parkway Authority, New York City Parkway Authority.

²¹⁴ Courrier de Robert Moses le 3 décembre 1938, à l'attention du *New York Daily Mirror*, à propos d'un article qui vient de paraître sur lui, « The Moses method ». Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97 (New York City Department of Parks), folder 1938.

signé en 1939, Moses souligne l'importance d'amplifier et de systématiser le déploiement d'un réseau qui rendrait la région rapidement accessible à tous.

« Je réaliserais un grand système de parkways – en réalité de longs parcs sinueux avec des abords paysagers offrant des lieux de récréation et de contemplation pour les résidents de tous groupes d'âges, libérant les automobilistes des carrefours à feux croisés, reliant les grands parcs et les plages du front de mer, rendant accessible aux familles à peu de frais, tous les sites récréatifs de la région²¹⁵. »

En décembre 1936 est inauguré à Manhattan, un maillon essentiel, le Henry Hudson Parkway. Le nouveau parkway sillonne les bords de l'Hudson, de la 72^{ème} à la 125^{ème} rue, avant de franchir par un ouvrage d'art les quartiers de Harlem pour rejoindre les parkways du Bronx et du Westchester jusqu'au Saw Mill Parkway. Bordé de promenades piétonnes et d'installations sportives, surplombé de belvédères, prolongeant le Riverside Park et les avenues dessinées et plantées entre 1873 et 1910 par Vaux, Olmsted et ses héritiers, le parkway est dessiné par Gilmore Clarke et les architectes Delano et Aldrich. La réalisation est saluée par Lewis Mumford comme « la plus belle pièce de planification à grande échelle [...] depuis le développement inaugural de Central Park », plaçant les deux sites sur un même piédestal²¹⁶. Face aux rives manhattaniennes de l'Hudson bordées par le parkway, se dressent les magnifiques Palisades du New Jersey pour lesquelles une commission intergouvernementale vient d'être créée et un projet d'Interstate Parkway planifié, renouant avec le dessein original d'Olmsted de réaliser un immense parkway métropolitain, de Brooklyn aux Palisades²¹⁷. Lors de l'inauguration du parkway, est présenté un autre projet d'une boucle métropolitaine qui, dans sa narration, fait écho à la carte du réseau continu qu'avait transcrite le Plan régional de New York. [18]

« Lorsque l'amélioration de la partie ouest des parcs de Riverside et Fort Washington, et lorsque la section de la West Side Express Highway au sud de la 72^{ème} rue, seront achevées, un automobiliste pourra pénétrer dans cette *marginal drive* au niveau de Battery et rejoindre sans interruption les parkways du comté de Westchester. [...] Enfin, un tunnel entre Battery et Brooklyn assurera la connexion avec le système circonférentiel de boulevards de ce

²¹⁵ Robert Moses, « If I had a magic wand », 1939, p.399 Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, folder 1939. Lire aussi le courrier de Robert Moses à Fiorello La Guardia en date du 7 décembre 1937, pour demander l'approbation d'une sélection de "main arterial parkways" dans les boroughs de Brooklyn, Bronx et du Queens. In *Ibid.* Et aussi "The missing link; It's a bridge – but the War department says 'no'", in *Daily News*, 25 octobre 1939, p.34. in *Ibid.*

²¹⁶ Cité in Robert A.M.Stern, Gregory Gilmartin, Thomas Mellins, *New York 1930, Architecture and Urbanism between the two World Wars*, Ed Rissoli, 1988, p.700, voir note 116.

²¹⁷ « Preserve the Palisades for the future, The Parkway Plan », Prepared by the Palisades Interstate Park Commission, non daté, non paginé, figure à la suite de la brochure sur l'ouverture du Henry Hudson Parkway, 12 décembre 1936, source New York Public Library.

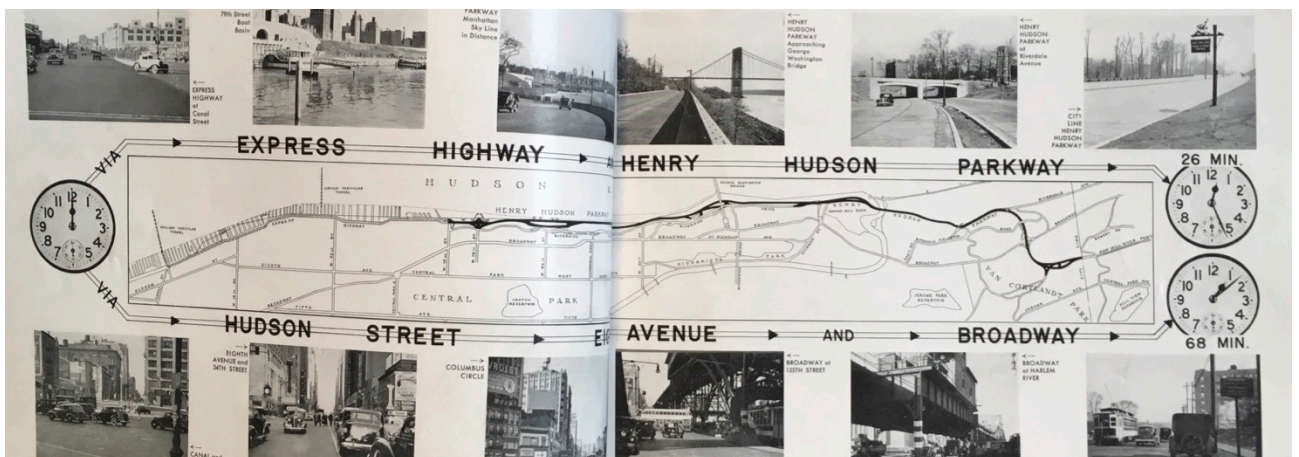


Fig 18.1: Aerial View of Henry Hudson Parkway, north from near 70 th Street, Source Museum of the City of New York; En bas, Extrait de la plaquette d'inauguration « Completion of the Henry Hudson Bridge and Henry Hudson Memorial Park », 7 mai 1938, Source New York Public Library



Fig 18.2 : En haut, à gauche, Henry Hudson Bridge, Riverside Drive, 1937; A droite, Henry Hudson Parkway at 79 th Street, ca 1940; Au milieu, Henry Hudson Parkway along Riverside Drive, ca 1940; En bas, Carte postale du Riverside Drive et du Henry Hudson Parkway, ca 1940, Source Museum of New York

borough et avec les autres artères principales menant aux parkways de Long Island. La West Side Express Highway reliera également l'East River Drive à Battery, formant ainsi un boulevard périphérique autour d'une grande partie de l'île de Manhattan²¹⁸. »

L'ouverture du Henry Hudson Parkway marque un tournant qui atteste de l'accélération que connaît le programme infrastructurel new-yorkais, largement financé par l'Etat fédéral dans le cadre de sa politique du *New Deal* et de l'action de la *Works Public Administration*²¹⁹. En l'espace de quelques années, de 1934 à 1939, 6000 nouveaux acres de plages et de parcs, 325 nouveaux miles de parkways sont réalisés, dont Francis Cormier, membre de l'équipe de Moses, dresse un panégyrique en 1939, dans la revue *Landscape Architecture*²²⁰. Saw Mill Parkway (1935), Henry Hudson memorial Bridge (1936), Grand Central Parkway (1936), Henry Hudson Parkway (1937), Marine Parkway and Bridge (1937), Circumferential Parkway (1938) : les noms de baptême des nouveaux parkways sont égrenés. Ils ont fait l'objet d'un choix attentif qui traduit le souhait d'inscrire ces voies dans une toponymie tout en manifestant la volonté de se démarquer des highways qui elles, sont nommées par les Etats selon un système de numérotation²²¹. [19]

Cette nouvelle génération de parkways ne signale pas seulement un changement d'échelle, de l'ouvrage au réseau. Elle matérialise un déplacement du plan vers l'opération, manifestant la soif d'indépendance des bâtisseurs vis-à-vis des planners. Moses prend ses distances par rapport aux démarches

²¹⁸ "Opening of the Henry Hudson Parkway and progress on the West Side Improvement, Henry Hudson Parkway Authority", published on the occasion of the opening of the Henry Hudson Parkway, 12 décembre 1936, p.33. Introduction de Robert Moses, pp.7-12. Source New York Public Library, Cote 49521B. Lire aussi de Joel Schwartz, "Robert Moses and city planning" in Hillary Ballon and Kenneth Jackson, *op.cit.* p.131.

²¹⁹ Source de création d'emplois, un argument qui revient régulièrement. Dans le rapport d'avancement sur les programmes de travaux de New York, en date du 21 septembre 1935, adressé au Général Hugh S. Johnson, Works progress administrator for New York City, Robert Moses mentionne la création de 150 000 emplois qualifiés. Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1935.

²²⁰ Francis Cormier, "Some New York City parks and parkways, recreational developments made since 1934", *Landscape Architecture*, avril 1939, Vol 29, pp.124-136

²²¹ Nombre d'échanges témoignent de cette attention accordée aux noms des parkways. Le courrier de Robert Moses à Myron Taylor, Chairman, United States Steel Corporation, 24 octobre 1935, porte sur l'histoire des noms des parkways de Long Island; Le courrier de Robert Moses à J.M.Patterson, *New York Daily News*, 15 octobre 1937, vient en réponse à son éditorial sur le naming des parkways, parks et playgrounds. L'échange de courrier avec Raymon V. Ingersoll, Président du Borough de Brooklyn, 13 décembre 1938, porte sur le nom à donner au Circumferential Parkway (plusieurs suggestions sont mentionnées: "Brooklyn-Queens Parkway", "Shore Parkway", "Cross-Island Parkway", soulignant la géographie d'archipel que mettrait en valeur le parkway); Le courrier du 11 mai 1939, de Robert Moses à Reginald M. Cleveland, Automobile Editor, *The New York Times*, marque l'opposition de Moses à l'idée de numéroter les parkways (« It would be a mistake to designate parkways in accordance with the state highway numbering system ») Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, Folders 1935; 1937; 1938; 1939.

planificatrices dont il cherche à s'affranchir pour conserver son entière liberté d'action. Cette défiance ne le quittera pas, ponctuée d'échanges vifs comme en témoigne le mépris avec lequel il évoquera les « long hair planners » ou ces « visionnaires irresponsables »²²². « Nous ne croyons pas à la révolution », ironise-t-il dans un article consacré à la description du programme envisagé après-guerre²²³. Dans un courrier qu'il adresse le 15 septembre 1937 au président de la *Regional Plan Association of America* Georges Mac Anneny, il se veut plus incisif, affirmant l'inefficacité de la discipline, dénigrant le planning régional qu'il juge éloigné des réalités du monde pratique :

« Les principaux écarts de vue entre mon équipe et le plan régional ainsi que n'importe quelle agence de planification, résultent du fait que nous devons nous concentrer sur des objectifs immédiats et nous méfions naturellement des schémas généraux qui sont trop éloignés de considérations pratiques pour constituer un programme viable pour ceux qui vivent dans le monde difficile de la politique et des affaires, où tout se mesure en fonction des résultats²²⁴. »

Le plan versus la performance : c'est ainsi que Moses se positionne dans un discours qu'il prononce le 10 avril 1939²²⁵. Son attachement à l'unicité des « objets » territoriaux qu'il réalise se traduit dans la démarche professionnelle qu'il adopte avec ses équipes. Conscients que la « production » du réseau dépasse la pensée d'un seul homme et la maîtrise d'un seul acteur, Moses pallie cette aporie de la grande échelle, en favorisant, à l'image de ce qui s'est fait pour les parkways du Westchester, l'intégration des disciplines à même de les penser. Il refuse catégoriquement de fusionner les travaux publics et les parcs dans un seul département²²⁶ pour au contraire promouvoir la singularité du parkway comme lieu de la fertilisation des professions, soulignant le caractère

²²² Robert Moses, "Practical or "long haired" planning", *The New York Times Magazine*, 5 décembre 1948, p.13.

²²³ Robert Moses, "Parks, parkways, express arteries and related plans for New York City after the war", *the American City*, Décembre 1943, p.53. Et dans un article de 1949, on peut lire: « Doctors, we are told, bury their mistakes, planners by the same token, embalm theirs, and engineers inflict them on their children's children ». Cité in Jeffrey Brown, "A tale of two visions: Harland Bartholomew, Robert Moses and the development of the American Freeway", *Journal of planning history*, Février 2005, pp.3-32, note 95.

²²⁴ Lettre de Robert Moses à George McAneny, Président de la Regional Plan Association, 15 septembre 1937. Lire aussi cet autre échange avec la Regional Plan Association (Harold M. Lewis, Chief Engineer), 8 juin 1938 à propos de l'Eastern boulevard et des plans de parkways dans la partie est du Bronx. Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, Folders 1937, 1938.

²²⁵ Robert Moses, "Plan and performance", An address delivered by Robert Moses at Duke University, 10 avril 1939, Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 136 (Speeches of Robert Moses).

²²⁶ Lettre à Mrs Norman S. Goetz, Assistant Secretary, New York City Charter Revision Commission, 22 mars 1935, Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1935. Au destinataire qui se dit intéressé in a "single city-wide department of public works", Moses répond qu'il refuse que le département des parcs soit fondu dans un département plus large de public works.

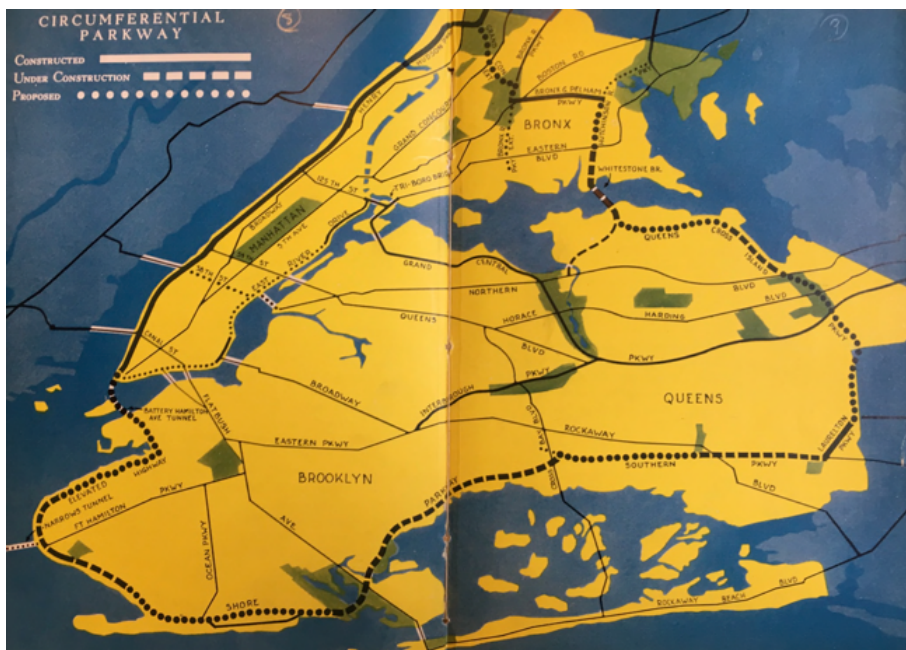


Fig 19.1: Couverture et extrait de la plaquette "Circumferential Parkway", publiée à l'occasion de la cérémonie d'inauguration du 10 décembre 1938, Harry Sweeny Jr, Editor, The Moore Press Inc, New York, Source New York Public Library.

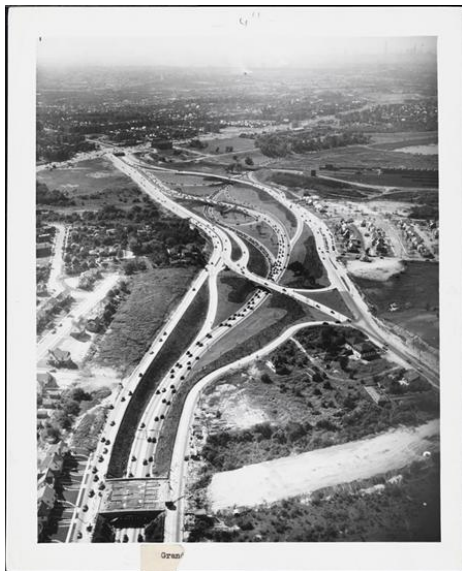


Fig 19.2 : En haut, Aerial view of the Grand Central Parkway extension and Flushing Bay Parkway with Triborough Bridge approach, 1934 ; En bas à gauche, Aerial View of Grand Central Parkway, ca 1940 ; à droite, Grand Central Parkway, 1938, Source Museum of New York City

indispensable de l'association étroite des paysagistes, architectes et ingénieurs dont les rôles sont amenés à évoluer sensiblement :

« Je me rends compte que les ingénieurs sont intéressés par la vision générale et je sais qu'en tant que profession technique, ils sont également intéressés par certains des détails concernant la résolution des problèmes. [...] Tandis que, s'agissant du traitement esthétique des parkways, il ne faut pas perdre de vue le travail des paysagistes qui sculptent les pentes et introduisent des plantations attrayantes de sorte que, au lieu d'être une simple artère de trafic, le parkway devient un parc linéaire avec des vues et paysages plaisants²²⁷. »

L'interprétation du parkway et de sa conception marque une distance par rapport à la pensée originale des parkways du Westchester. Ce qu'a déjà confirmé l'ingénieur Sidney Schapiro qui œuvre aux côtés de Robert Moses et, à propos des parcs et parkways de Long Island, revient, dans le numéro de la revue *Civil Engineering* de novembre 1936 sur la question des professions, concluant sur l'intérêt d'associer utilement les paysagistes et architectes aux ingénieurs dans la préparation des plans. La position des paysagistes s'exprime en parallèle, dans les colonnes de la revue *Landscape Architecture* et sous la plume de Gilmore Clarke qui, évoquant les parkways, appelle à renouveler la discipline²²⁸. Ceci nous ramène aux observations formulées en 1894 par John Charles Olmsted, qui pressentait que les « City Engineers » allaient prendre le contrôle du « développement matériel des villes »²²⁹. En dépit de son grand respect pour cette profession, il observait les biais de son approche, ceux d'une vision segmentée des éléments constitutifs de la ville, sans attention à l'intégrité du paysage auquel ils appartenaient. Filant la métaphore du « Family Physician », il soulignait le principal défaut qu'il voyait à l'œuvre notamment dans la gestion des parcs dont les Olmsted avaient la charge : « [L'ingénieur de la ville] est disposé à résoudre le problème présenté par chacun des éléments d'un parc séparément, en tenant rarement compte de l'effet sur la conception du parc dans son ensemble. »

L'accomplissement du système des parkways signe la fin de l'idéal promu par les paysagistes qui en avaient conçu l'idée. Car les parcs, bien plus qu'au plaisir de la contemplation et de la déambulation, sont d'abord destinés aux loisirs de masse, des stades aux piscines, des pistes de skating aux terrains de base ball. Et les parkways, traversés de flux automobiles denses, sont les canaux par

²²⁷ Robert Moses, "The comprehensive Parkway system of the New York Metropolitan Region", *Civil Engineering*, Mars 1939, pp.161-162.

²²⁸ Sidney M. Schapiro, « Long Island State Parks and Parkways, Some advantages of parkways », *Civil Engineering*, novembre 1936, p.749. Et de Gilmore D. Clarke, « Westchester Parkways, American Development in Landscape Architecture », *Landscape Architecture*, Octobre 1937, pp.40-41.

²²⁹ John Charles Olmsted, « Upon the relation of the city engineer to public parks », 14th January 1894, p.12, Source Special Collections Department, Frances Loeb Library, Graduate School of Design, Harvard University, Ref JCO-A10

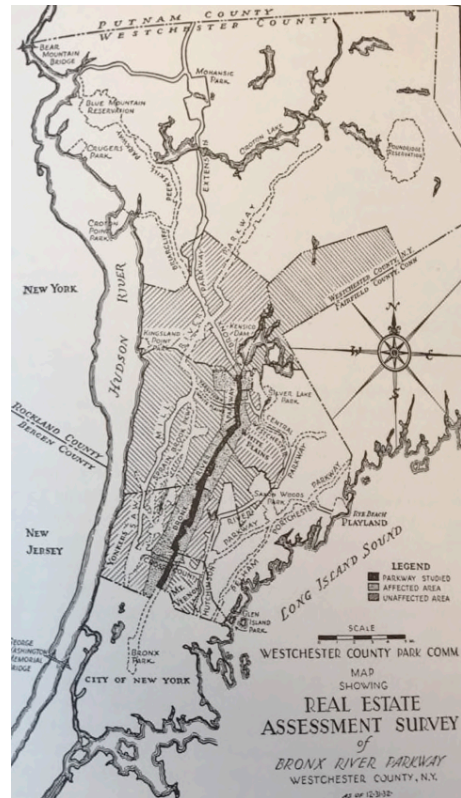
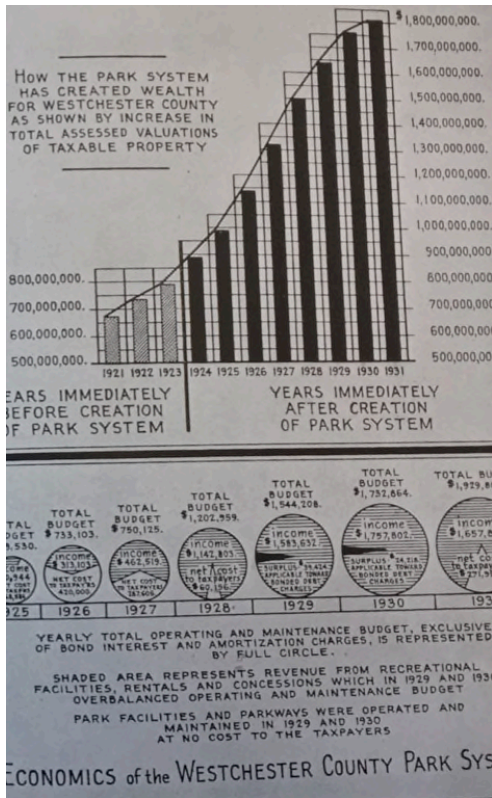
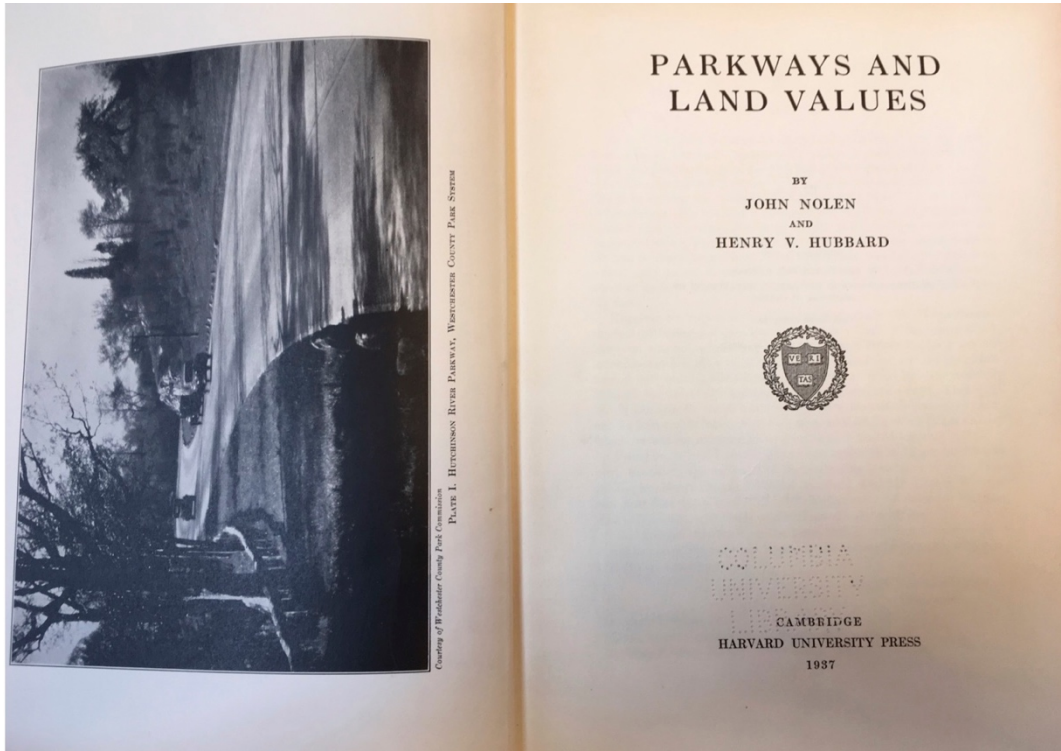


Fig 20 : John Nolen et Henry V.Hubbard, *Parkways and Land Values*, Harvard University Press, 1937
 En bas, A gauche, Fig 16: "Economics of the Westchester County Park System", A droite, Fig17: "Real estate Assessment survey of Bronx River Parkway", Source Westchester County Park Commission

lesquels se développe cette expansion urbaine de la récréation. En 1937, le département du Regional Planning de l'Université de Harvard publie, sous la houlette de John Nolen et Henry Hubbard (ce dernier est associé à la firme des Olmsted Brothers), une étude *Parkways and Land Values* qui regroupe plusieurs études de cas dont celle de New York. Les auteurs affirment en préambule la fonction structurante des parkways qui ne peuvent être pensés sans leur environnement²³⁰. Le processus de suburbanisation des environs de la ville, auquel participent les parkways, y est décrit, s'appuyant sur maints documents produits par la Westchester Parks Commission, détaillant la dynamique d'évolution des valeurs foncières et immobilières et des revenus fiscaux du comté²³¹. [20] Robert Moses est lucide sur les effets de ses politiques, défendant l'intégrité des ouvrages en même temps qu'il prend conscience des flux métropolitains qui les transforment²³². Evoquant en 1922, le mythe prométhéen de la technique, Charles Eliot avait anticipé ce processus d'émancipation : « Toute la campagne est devenue le parc des automobilistes (the motorist's park). Je ne peux m'empêcher de penser que c'est sans doute l'une de ces situations où l'homme se voit dépasser dans sa capacité à contrôler ses inventions. [...] L'automobile avec les autres éléments qui accélèrent la course de nos vies, est-elle amenée à gouverner et contrôler notre art ²³³ ? »

Médiatisations

La médiatisation des ouvrages achevés marque un tournant en cette période où les besoins financiers deviennent plus conséquents, et l'adhésion du public nécessaire pour légitimer le modèle suburbain de loisirs sous-tendu par l'infrastructure²³⁴. Présenté le 10 décembre 1938 lors d'une conférence qui fait intervenir Robert Moses et Fiorello La Guardia, le projet de « Circumferential Parkway » requiert pour s'engager la somme de vingt-huit

²³⁰ John Nolen et Henry Hubbard, *Parkways and Land Values*, *op.cit.*, p.XI.

²³¹ "Economics of the Westchester County Park System. How the Park System has created wealth for Westchester County as shown by increase in total assessed valuations of taxable property. Courtesy Westchester County Park Commission" in *Ibid*, p.89, Fig 16.

²³² Lettre de Robert Moses à Mrs John Davison Rockefeller, 13 septembre 1935, Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1935.

²³³ Charles W.Eliot, 2nd, « The influence of the automobile on the design of park roads », *op.cit.*, pp. 28, 29, 37.

²³⁴ Lire de Allyn R. Jennings, General Superintendent, the City of New York Department of Parks, « New York strides ahead in Park and Parkway improvements », *The American City*, juillet 1937, pp.43-45, et "New York's West Side Improvement", *The American City*, novembre 1937, p.52. L'exemple new-yorkais sera cité en modèle dans de nombreuses revues, comme *The Architectural Forum* avec l'article « Pattern for parks », décembre 1936, pp.494-511. Voir aussi les nombreuses conférences que Robert Moses est amené à prononcer à l'occasion d'invitations, de commémorations, d'inaugurations, dont les textes sont archivrés dans les archives de Robert Moses à la New York Public Library (boîtes 135 et 136).

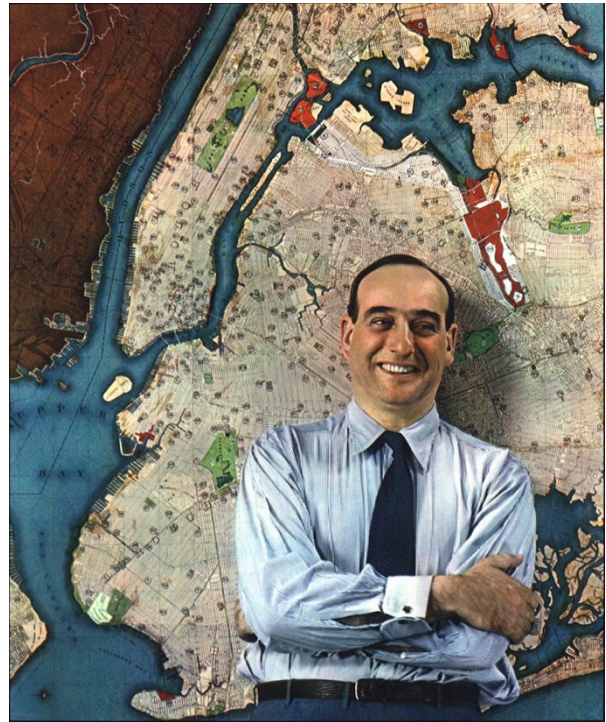
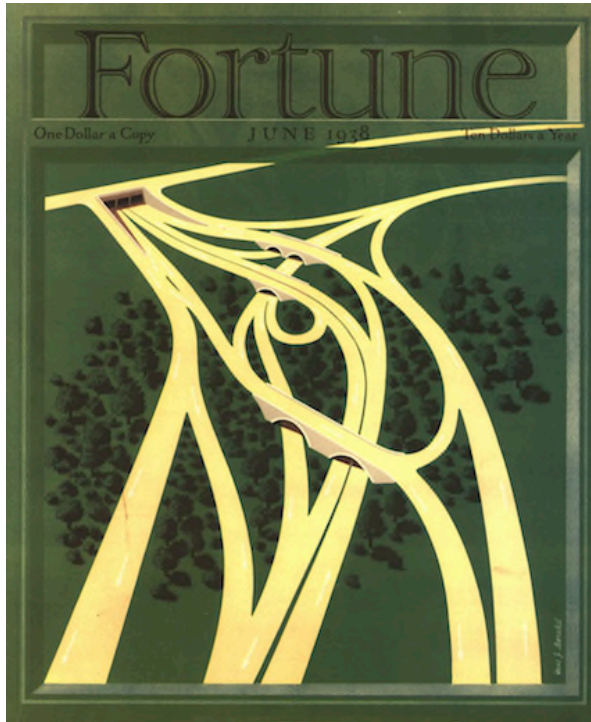


Fig 21 : « Robert (or I'll resign) Moses », Fortune, Juin 1938

millions de dollars²³⁵. La même année sont parues plusieurs publications à large diffusion qui célèbrent les accomplissements et les hommes qui les ont portés, en premier lieu Robert Moses, omniprésent sur la scène professionnelle et politique new-yorkaise. Fiorello La Guardia l'appelle d'ailleurs, non sans méfiance pour son pouvoir envahissant, « His Grace ». La revue *Fortune* consacre en juin, un dossier entier sous le titre « Robert (or l'll resign) Moses » (en référence à ses nombreuses menaces de démission, restées sans suite), la couverture du numéro figurant le dessin abstrait des lignes entremêlées des autoroutes que Moses a construites²³⁶. « The extraordinary Robert Moses », « A City Beautician » : la personnification souhaitée par Moses atteint son point culminant. Enumérant l'intégralité de ses responsabilités dans les affaires de la ville, la revue dresse son portrait en même temps qu'elle brosse le panorama des projets réalisés, soulignant l'ampleur des masses financières mobilisées (522 millions de dollars). La presse n'est pas seule à célébrer le bâtisseur. Les édiles saluent son enthousiasme, son énergie, sa détermination. « Vous avez fait l'impossible » : dès 1935, John D. Rockefeller Jr lui avait déclaré son admiration à l'occasion de l'ouverture du parc Fort Tryon²³⁷. [21]

Robert Moses contribue lui-même à la fabrication de son icône, se comparant aux plus grands, promouvant son œuvre et son action qu'il défend inlassablement lors des conférences et tribunes qui lui sont offertes. A l'été 1942, il publie dans la revue *Architectural Forum*, un article intitulé « What happened to Haussmann », illustré de photographies des réalisations haussmanniennes mises en miroir avec celles dont Moses revendique la paternité²³⁸. La présentation qui est faite de l'auteur montre à la fois sa déférence vis-à-vis de l'édile parisien, et l'idée qu'il se fait de son action. Moses se réfère à Haussmann pour l'échelle de la transformation qu'il a déclenchée, expansionniste et monumentale, mais aussi pour l'impopularité dont ses grands projets ont fait l'objet et qui pourtant ont acquis une postérité. Ses « talents dictatoriaux » sont salués car « [ils] lui ont permis d'accomplir de grandes oeuvres dans un temps incroyablement court. » La longévité du pouvoir de Haussmann aux commandes de la ville, dix-sept ans, est mise en


²³⁵ "Circumferential Parkway", Ceremony, 10 décembre 1938, Harry Sweeny Jr, Editor, The Moore Press Inc, New York, Source New York Public Library.

²³⁶ Lire de Christian Zapatka, « The American parkway, origin and evolution of the Parkroad », *Lotus*, n°56, 1987, pp.97-128. Et "Robert (or l'll resign) Moses", *Fortune*, Juin 1938, pp.70-79, 124, 126, 131, 136, 138, 141.

²³⁷ Lettre de John D. Rockefeller, Jr, en date du 23 octobre 1935, Source Moses papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1935.

²³⁸ Robert Moses, "What Happened to Haussmann", *The Architectural Forum*, Juillet 1942, pp.57-65. Lire aussi les textes de ses conférences sur "The American community of tomorrow", Princeton University, First Stafford little lecture, 15 avril 1940 (I), 17 avril 1940 (II), Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 135 (Speeches of Robert Moses). Moses y souligne les vertus des développements des parcs et des parkways pour la chose publique.

What happened to HAUSSMANN



*Baron Georges-Eugène Haussmann
1803-1891*


by ROBERT MOSES

An American builder of today looks back at a Parisian predecessor and draws some conclusions for post-war rebuilding of cities. Author of the unified park system of the city and state of New York, Robert Moses speaks with admiration of the great Baron who rebuilt Paris.

Although Baron Georges-Eugène Haussmann belongs to the Paris of the last century, his story is so modern and its implications and lessons for us so obvious that even those who do not realize that there were planners before we had planning commissions, should pause to examine this historic figure in the modernization of cities, learn a few home truths from what happened to him.

Baron Haussmann has been described as a "Brawny Abolitionist, a talker and an epicure, an ogre for work, despotic, insolent, confident, full of initiative and daring, and caring not a straw for legality." Everything about him was on a grand scale, both good qualities and faults. His dictatorial talents enabled him to accomplish a vast amount of work in an incredibly short time, but they also made him many enemies, for he was in the habit of riding roughshod over all opposition.

He had studied law and music, and had served in various civil service capacities during the Bourgeois Monarchy and the Second Republic, and his skill in manipulating public opinion in the plebiscite brought him recognition. In 1853 he was rewarded by being called to Paris and given the post of Prefect of the Seine which he was to hold until January 1, 1870.




Key to places numbered on plan which are mentioned in the text or illustrated. 1. Louvre 2. Tuileries Gardens 3. Place de la Concorde 4. Champs-Élysées 5. Arc de Triomphe—Place de l'Étoile 6. Champ-de-Mars 7. The Invalides 8. Luxembourg 9. Hôtel de Ville 10. The Great Crossroads 11. The Central Market 12. Bois de Boulogne 13. Avenue de Bois-de-Boulogne 14. Boulevard St-Germain 15. Boulevard Malesherbes 16. Ile de la Cité and Notre-Dame 17. Bois de Vincennes 18. Parc Monceau 19. Parc des Batilles-Château 20. Parc de Montsouris 21. The Opéra 22. Semi-circular belt highway along former fortifications 23. Place de la République 24. Boulevard Richard-Lenoir 25. La Madeleine 26. Place de la Nation.

pathetic hucker and supporter. They agreed on essentials, both as to ends and means, and were in accord as to the necessity of making Paris the worthy capital of a great nation and transforming it into the artistic, fashionable and cultural center of Europe.

Haussmann's immediate task upon his arrival at the Hôtel de Ville was to organize. The broad outlines of the transformation of Paris had already been sketched by Haussmann's predecessors and by the Emperor himself, but it remained for Haussmann to elaborate and execute. Paris was a medieval city to which a sophisticated modern population was struggling to accommodate itself, and Haussmann's great merit lay in the fact that he was both able and willing to grasp the entire problem. In justice to his predecessors, however, it must be recalled that many of the larger lines had already been boldly drawn, from the early efforts of Henry IV, through the times of Richelieu, to the improvements carried out by Louis XIV, Napoleon I and Louis-Philippe. The westerly Louvre-Tuileries axis existed in the Champs-Élysées from the spacious Place de la Concorde to the Arc de Triomphe. Other axial groups also existed, notably the Ecole Militaire—Champ-de-Mars—Trocadéro area (site of many expositions), the Invalides group; and the more modest Luxembourg composition.

The principles of axial symmetry and vistas for monumental effects had thus been well established by French Renaissance architects. Furthermore, the first Napoleon's regulations of street alignment were showing satisfactory results in more generous widths of streets.

It was Haussmann's task to open up, interconnect and extend the approaches to these monumental compositions by providing modern thoroughfares properly graded, seaw-



New York. The great system of express parkways developed by Commissioner Moses.

An imperialist both by birth and conviction, he rode the full tide of success which swept Napoleon III and the Second Empire into power, and in the Emperor he found a sym-

58

THE ARCHITECTURAL FORUM

Fig 22 : Robert Moses, « What happened to Haussmann », *Architectural Forum*, juillet 1942.

regard de la grande échelle de la modernisation entreprise et associée à la carrière de Moses qui, précisément depuis dix-sept ans, œuvre à la transformation de New York. L'équipe dont s'est entouré Haussmann, avec Eugène Belgrand comme « chief engineer » et Adolphe Alphand comme « gardener engineer », peut aussi être mise en parallèle des collaborateurs fidèles de Moses, Jay Downer et Gilmore Clarke, de même que sa relation étroite avec Napoléon III (« Ils étaient d'accord sur l'essentiel, les fins comme les moyens ») qui fait écho aux affinités nouées avec le gouverneur de l'Etat de New York Al Smith, fervent soutien de Moses et de ses actions. L'approche de la guerre fait enfin renouveler à Moses ses parallèles, soulignant la dimension militaire de l'aménagement. « En ce qui concerne les considérations militaires, qui peut dire que nos propres plans d'après-guerre ne seront pas de plus en plus soumis à des exigences militaires? » [22]

Comment représenter la grande échelle des parkways qui se réalisent ? Comment promouvoir la « ville-région » qui se construit ? La question se pose à nouveau, faisant émerger de nouvelles médiations. Le recours à la carte est plus fréquent pour figurer le réseau qui épouse la dimension régionale de la ville. Esthétique (une peinture), géographique (qui redéfinit les échelles), politique (qui figure une conquête) : la carte apparaît en grand et en poche, dans les journaux et revues ou sous la forme des prospectus de l'Automobile Club et des compagnies d'essence qui promeuvent l'infrastructure par laquelle les automobilistes vont pouvoir s'évader de la ville congestionnée²³⁹. Paradoxalement, la vision des parcs et des parkways, appuyée par les médiations photographiques et cartographiques, promettant l'Eden à portée de quelques miles attrayants, renforce le pouvoir de l'automobile, l'image projetée du paysage servant d'argument publicitaire aux compagnies pétrolières.

« Le monde de demain » : c'est sur ce thème que s'ouvre le 30 avril 1939, l'exposition internationale de New York à Flushing Meadows dans le Queens. L'exposition est l'occasion de reléguer au passé les années sombres de la crise et de concrétiser les images visionnaires de l'avenir que développent les entreprises américaines. Spectacle visuel, expérience cinétique, voyage à travers le temps, le Futurama figure le clou de l'exposition « Routes et horizons » que présente le pavillon financé par General Motors et Shell²⁴⁰. L'attraction propose aux 28 000 visiteurs quotidiens un parcours dans un train de fauteuils sonorisé, surplombant une gigantesque maquette de 3000 m² qui détaille un fragment de la ville suburbaine du futur telle que projetée en 1960. Le tour s'achève par un survol d'un carrefour de voies courbes superposées.

²³⁹ Christian Zapatka, *op.cit.*

²⁴⁰ Lire de Folke T. Kihlstedt, « L'utopie réalisée. Les expositions universelles des années trente » in Joseph Corn (dir.), *Culture technique*, n°28, « Rêves de futur », 1993, pp.102-117.

La scénographie a été conçue par Norman Bel Geddes, qui publie en 1940 son ouvrage *Magic Motorways*. Le designer défend ici une idée de la motorway qui marque ses distances par rapport à celle du parkway. [23]

« Le Futurama est un modèle à grande échelle, représentant toutes les situations territoriales et illustrant la façon dont un système d'autoroutes peut être déployé sur l'ensemble du pays – à travers les montagnes, les fleuves et les lacs, les villes – sans jamais dévier de sa trajectoire, et toujours en conformité avec les quatre principes de base de la conception des autoroutes : sécurité, confort, rapidité et économie²⁴¹. »

Les récits des écrivains, artistes, critiques, témoignent des émotions que leur procure le territoire américain nouvellement aménagé²⁴². Le Corbusier l'a déjà relaté dans son opus *Quand les cathédrales étaient blanches*, qui décrit les banlieues zébrées par des parkways « [couvrant] le territoire de l'USA d'un réseau sinueux, charmeur, pittoresque – un peu arrangé²⁴³ ». Tandis que, en 1942, Jules Romains fait vivre à son personnage Salsette un voyage métropolitain à travers New York, dont il emprunte le réseau sinueux des parkways, nous relatant son « enthousiasme ». Passant le Triborough Bridge au retour de Long Island, Salsette s'exclame : « Je ne me rappelle pas de soirée dans ma vie où j'aie perçu plus distinctement le goût du temps moderne. Il est rare qu'il soit pur à ce point ... Mais alors, ça vaut la peine, vous ne trouvez pas ? ». Et plus loin, choisissant d'arpenter le Bronx River Parkway après une nuit de repos, il enchaîne :

« - Voilà des kilomètres et des kilomètres que nous roulons ! » s'écriait-il. « Et votre parkway continue toujours ! Aussi soigné qu'au début, enfermé dans son propre paysage qui est un paysage sans souillure. [...] Les dimensions de ce travail me stupéfient. Je me doute bien qu'en largeur il ne s'étend pas très loin. Mais quand même !... Regardez-moi ces talus... ces pentes gazonnées, avec les fleurs, les arbustes, qu'il a fallu planter et la ligne de bosquets là-haut... On a l'illusion d'être dans un vallon couronné de bois. Songez à l'effort d'aménagement que cela suppose ! ²⁴⁴ »

La même année, Siegfried Giedion traduit dans *Espace, Temps, Architecture* les impressions kinesthésiques que marquent ces nouveaux paysages. L'ouvrage est le fruit des conférences qu'il a données à Harvard dans le cadre de la chaire Charles Eliot Norton [24]. « C'est au volant d'une voiture, en roulant en montée et en descente, dans des passages souterrains ou sur des rampes et des ponts

²⁴¹ Norman Bel Geddes, *Magic Motorways*, Random House, 1940, p.4

²⁴² Lire de Jean-Louis Cohen et Hubert Damisch, Eds, *Américanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, Paris, EHESS Flammarion, 1992.

²⁴³ Le Corbusier, *Quand les cathédrales étaient blanches, Voyage au pays des timides*, Paris, Plon, 1937, p.202

²⁴⁴ « Après le subway, le parkway », in Jules Romains, *Salsette découvre l'Amérique, op.cit.*, p.230, 234-235.



Fig 23.1: Futurama, Norman Bel Geddes, Exposition internationale de New York, 1939:
En haut, "Artists standing among models of buildings"; En bas, "Visitors in moving chairs viewing exhibit".
Source New York Public Library, New York World's Fair 1939-1940 records.



Fig 23.2: Futurama, Norman Bel Geddes, Exposition internationale de New York, 1939:
En haut, "Aerial view of model city", En bas "Model of highways intersecting"
Source New York Public Library, New York World's Fair 1939-1940 records.

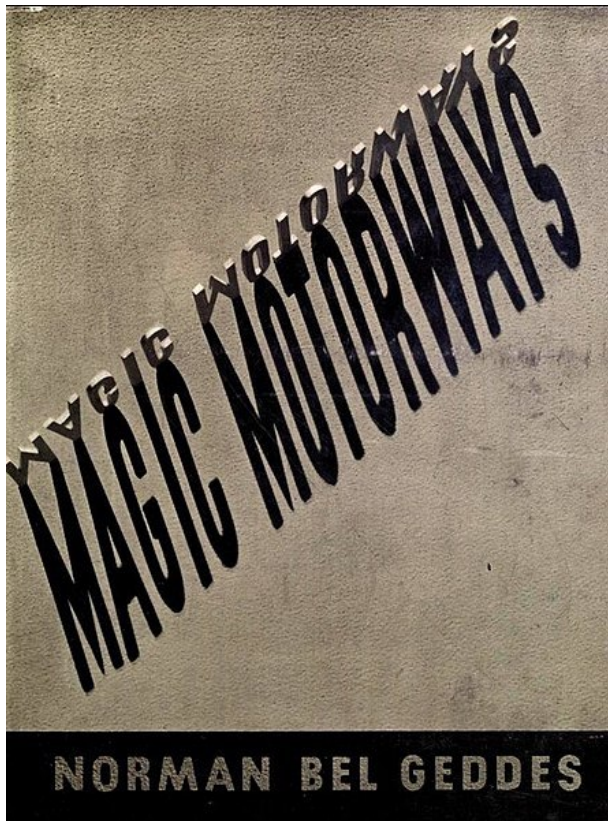


Fig 24: Norman Bel Geddes, *Magic Motorways*, Random House, 1940; Siegfried Giedion, *Space, Time and Architecture, The Growth of a new tradition*, Harvard University Press, 1941

géants qu'on fait l'expérience la plus intense du phénomène espace-temps, caractéristique de notre temps », écrit-il dans un long passage consacré à la spatialité du parkway américain. Ajoutant plus loin : « Pourquoi le principe du parkway peut-il être considéré comme un élément de la cité future ? [...] Le parkway s'intègre à l'environnement. Il fait partie de la nature elle-même²⁴⁵. » Fasciné par la nouvelle expérience que lui procurent les parkways new-yorkais, ses conclusions, augurent toutefois d'une réflexion lucide sur le futur auquel sera confronté la ville : la métropolisation et la transformation à venir de ses structures fondamentales.

« Le parkway n'est pas une artère de circulation isolée et indépendante de l'organisme de la ville. Il se situe simplement à une autre échelle que la ville avec ses rues-corridors et sa division rigide en blocs d'habitation étroits et fermés. Aucune route d'accès ne peut avoir d'effet urbanistique tant que la ville ne modifie pas sa structure actuelle²⁴⁶. »

Métropoliser la ville : l'éclipse du parkway

« Bien que je ne sois pas un grand prophète, je ne pense pas qu'il y aura un changement particulier dans la conception automobile qui rendrait obsolètes les parkways que nous réalisons aujourd'hui, car j'estime qu'une limitation appropriée de vitesse est essentielle. »

Robert Moses, *Civil Engineering*, mars 1939

« [En 1999], le pire des vieux bidonvilles aura disparu, et les nouvelles formes d'obsolescence [...] donneront du grain à moudre à d'autres groupes de réformateurs. Il y aura de nouveaux problèmes encore inimaginables aujourd'hui, mais qui veut vivre une époque sans défis »

Robert Moses, "New York in 1999", *The New York Times*, 6 février 1949, pp.18-19

En dépit de la mobilisation pour l'effort de guerre, les édiles new-yorkaises ne vont pas se désintéresser du devenir métropolitain de la ville. Bien au contraire, pendant la guerre, on prépare l'après-guerre, sous l'impulsion des initiatives fédérales qui définissent les politiques de grands travaux et de relance de l'emploi à venir, le « Post-war Program ». On poursuit la programmation des parcs, highways et parkways, inscrits dans le plan régional. On planifie de nouveaux ouvrages qui vont pallier la congestion automobile. On envisage des partages de compétences entre les boroughs et

²⁴⁵ Siegfried Giedion, *Espace, temps et architecture*, Denoël [1941], 2004, pp.466-467. Le livre s'appuie sur des documents photographiques nombreux sur les parkways, archivés aujourd'hui à l'ETH Zurich.

²⁴⁶ *Ibid*, p.466.

les autorités métropolitaines, sur les réseaux de voies, highways, expressways, parkways. Les conférences que donne Robert Moses dans les universités et sociétés professionnelles témoignent de la densité de la réflexion : sur les pratiques automobiles et sur les autoroutes, esquissant un nouvel âge qui nécessitera des travaux à sa mesure²⁴⁷. Les discussions qu'il poursuit dans le cadre de ses responsabilités au département des Parcs de la ville, et des autorités métropolitaines dont il a la charge, montrent l'étendue de ses nouvelles ambitions²⁴⁸.

Après-guerre, le déploiement du réseau new-yorkais va donc s'accélérer du fait de l'ambitieux *Federal Highway Program* qui encourage la réalisation de nouveaux programmes. Les *Highway Federal Acts* se succéderont jusqu'en 1956, date à laquelle le gouvernement Eisenhower vote un nouveau financement de 42 500 miles de routes et d'autoroutes pour un montant de vingt-six milliards de dollars, investissement qui sera encore amplifié²⁴⁹. "D'ici 1971, il y aura cinquante milliards de dollars investis dans les routes, dont la plupart ne figurent pas sur vos cartes routières aujourd'hui²⁵⁰." [25] Conjugés au soutien fédéral apporté à l'accession à la propriété neuve, ces programmes encouragent la suburbanisation des villes américaines, favorisant une nouvelle vague de *Sprawl*²⁵¹. Peu à peu, l'automobile génère son monde qui aspire l'urbain dans son enceinte : la maison individuelle, le parking, le motel,

²⁴⁷ « Postwar highways », à l'American Road Builder's Association, Chicago, Illinois, 7 mai 1943 (Box 136- Speeches) ; « Postwar Autotravel » at a meeting on Traffic Safety Association of Detroit, Michigan, 23 juin 1943 (Box 135- Speeches) ; « Metropolitan improvements » à la Boston Society of Civil engineers and Northeastern Section of American Society of Civil Engineers, Boston, 20 avril 1944 (Box 136- Speeches) ; « Talk on the occasion of the opening of the Postwar Exhibition », Museum of the city of New York, 20 novembre 1945 (Box 135- Speeches). Source Robert Moses Papers, New York Public Library.

²⁴⁸ Lire les échanges à propos des engorgements du Belt Parkway et des bénéfices apportés par le « Postwar program of New York », soutenu par le gouvernement fédéral (avec relance de l'emploi) qui permettra de procéder à des extensions et des élargissements du réseau (Box 98, Folder 1944). Lire aussi les échanges à l'été 1943 entre Fiorello La Guardia maire de New York et Edgar J. Nathan, le président du Borough de Manhattan, à propos du projet de traversée autoroutière de Manhattan inscrit dans le programme fédéral autoroutier en préparation. Ce dernier réfute les conditions du projet dans un long courrier du 2 août 1943, indiquant qu'il n'a pas été consulté (Box 98, New York City Department of Parks, Folder 1943). « The project for a lower Manhattan Crosstown Express Highway was put into the « proposed post war works program » of the city planning commission without initial request by my office ». Source Robert Moses Papers, New York Public Library.

²⁴⁹ Le coût du programme aura été in fine de 100 milliards de dollars. Sur cette période de l'histoire des autoroutes américaines, lire de Keller Easterling, *Organization space, landscapes, highways and houses in America*, MIT press, Cambridge, 1999. Et l'ouvrage de Joseph F.C. Di Mento et Cliff Ellis, *Changing Lanes: Visions and histories of urban freeways*, MIT Press, 2013. "22 years of progress", Department of Parks, New York City, 1934-1956, Source New York Metropolitan Transport Authority Archives.

²⁵⁰ "The road ahead", 1957, Source Metropolitan Transport Authority Archives

²⁵¹ Comme le rappelle Catherine Maumi, le terme de sprawl était employé depuis le début du 20^{ème} siècle. Lewis Mumford l'utilisant lui-même très souvent dans son ouvrage *Culture of cities* (1938). Pour une histoire urbaine du Sprawl américain, lire de Robert Bruegmann, *Sprawl, a compact history*, The University of Chicago Press, 2005.

le « drive in theatre », la station d'essence, le centre commercial, le mobile home. Ce que Kenneth Jackson nommera la "Drive in society" ou la "Centerless city" faisant écho à la « Townless highway » critiquée par Benton MacKaye dès 1930²⁵². La crise de la centralité suburbaine s'observe à New York comme dans les autres grandes métropoles du pays. Elle s'observe aussi au cœur des villes. Les aires centrales des métropoles représentaient en 1940, 50 à 80% de la population métropolitaine totale. Entre 1940 et 1950, leur croissance ne représente que 20 à 50% de celle du territoire. Dans le même temps, les villes satellites, villages et nouvelles zones non incorporées, doublent voire triplent de volume. Entre 1950 et 1960, alors que la population du Greater New York stagne à 8 millions d'habitants, celle de l'aire métropolitaine va augmenter de 13 à 17,5 millions d'habitants.

Le cœur des villes : l'autoroute comme *Pharmakon*?

En juin 1955, la revue *Architectural Forum* consacre un dossier entier à la retranscription d'un symposium qui a porté sur la crise des downtowns. Les recommandations formulées par les experts présents s'appuient notamment sur la politique de « slum clearance » dans les parties centrales des villes, qui permettrait selon eux de renouveler l'attractivité résidentielle, économique et commerciale des centres, ainsi que l'amélioration de leur accessibilité par le développement du mass transit et un système adapté d'accès autoroutier. [26]

« Un modèle autoroutier amélioré est le premier élément essentiel pour l'accueil des automobilistes au centre-ville. Il doit inclure les Expressways périphériques, ainsi que les parkings de stationnement périphériques, afin de permettre les interconnexions vers le mass transit. Il doit inclure les through-expressways sans qu'elles ne traversent le centre-ville, afin d'éviter la congestion de la circulation qui ferait du tort aux affaires de la ville²⁵³."

C'est ce à quoi pense Robert Moses, en s'attachant à « résoudre » le maillon central du système métropolitain et régional qu'il continue de développer. La congestion du centre de la ville s'est amplifiée, du fait de l'essor de la circulation automobile et de l'équipement autoroutier régional. Les espaces publics de la ville dont Moses doit prendre soin, souffrent de ces afflux non maîtrisés²⁵⁴. Dès 1937, il a fait part dans un courrier à Fiorello La Guardia, de son dessein de transformer le cœur de la métropole par le parkway.

²⁵² Kenneth T. Jackson, *op.cit.*

²⁵³ « How to rebuild cities downtown », *The Architectural Forum*, juin 1955, p.128. Le dossier se développe sur 25 pages, des pages 122 à 236.

²⁵⁴ Dans un courrier adressé le 13 décembre 1939 au commissionner du département des Public Works, Robert Moses s'oppose à la construction de parkings sous les parcs et plazas, Source Robert Moses papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1939.

New York in 1999— Five Predictions

Architects and city planners look into the crystal ball and tell what they see.

In 1949, five years from now, architects and city planners will look into the crystal ball and tell what they see. Will it be a New York of skyscrapers and auto highways, or will it be a New York of green parks and quiet streets? For a prediction on the subject, The New York Times has asked five of the country's leading architects and city planners—Harvey Wiley Davis, Robert Morris, Elia Elzstein, Wallace A. Rayburn and Hugh Ferriss—for their views. They are presented here.

A SORT OF MODERN VENICE

By HARVEY WILEY DAVIS
Architect

WHEN I think of New York in 1999, I think of a Venice of modern architecture. I think of a New York in which the skyscrapers are not only a part of the city, but a part of the life. I think of a New York in which the skyscrapers are not only a part of the city, but a part of the life. I think of a New York in which the skyscrapers are not only a part of the city, but a part of the life.

... (The rest of the article text is transcribed in a similar manner, capturing the essence of the predictions and the layout of the page, including the images of architectural models and the 'New York in 1999' title.)



file 76.1.18
Mrs Hodgkiss
file

The road ahead

THE EXCITING STORY OF THE NATION'S 50 BILLION DOLLAR PROGRAM—THE GREATEST CONSTRUCTION JOB IN HISTORY

Fig 25 : En haut, « New York in 1999 », *The New York Times*, 6 février 1949
En bas, «The road ahead», 1957, Source Metropolitan Transport Authority Archives

PARTICIPANTS

Architects

GEORGE HELLMUTH
Hahnisch, Yonaski & Lelwaker, St. Louis

JOHN MERRILL
Hillman, Gorton & Merrill, Chicago

OSCAR STONOROV
Philadelphia

Banking

ROLAND A. BENGE, vice president
First Nat. Bank
Treasurer, Urban Renewal Committee

E. STEWART BAUGH JR., president
Philadelphia Saving Fund Society
Member, City Planning Commission

City development

CLIFFORD A. HANBALL, treasurer
Greater Milwaukee Committee

Commerce

ROBERT E. BAER, vice chairman & treasurer
Six, Four & Fuller, St. Louis
Treasurer, City Progress, Inc.
Chairman, Urban Renewal Committee
National Retail Dry Goods Assn.

ALOYS F. RAUFMANN, president
Chandler of Commerce, St. Louis

PHILIP TALBOTT, senior vice president
Woodward & Lothrop, Washington, D.C.
President, National Retail Dry Goods Assn.

Construction

RAYMOND MILLER
Research and Development Dept.
George A. Fuller Co., New York City

Real-estate

CHARLES E. MCCARTHY, director of information
Council of Modern Picture Organizations

Government

CARL FEIBEL, consultant
Planning and Urban Renewal, Washington, D.C.
Observer for James Falls, commissioner
Federal Urban Renewal Administration

ROBERT E. SMITH
Office of the Mayor
City of St. Louis

Industry

CLIFFORD TILL, director
National Research & Development Dept.
Missouri-Kansas-Texas Railroad
Treasurer, Urban Land Institute

Planning

WALTER H. BLEICHER, consultant
American Society of Planning Officials

ERNEST J. BOHN, chairman*
Chicago Planning Commission

Public Information


AL FLEISSMAN
Holtzman-Hiland, St. Louis

JOHN O'BRIEN
Board for Adult Education
Ford Foundation

*Although unable to attend the Round Table, he has endorsed its recommendations.

ROUND TABLE REPORT:

HOW TO REBUILD CITIES DOWNTOWN



DOUGHTY WERRELY PARK TURLLEY

THE CITIES' PROBLEM . . .

The shabby, dull, dingy condition that is overtaking our central cities can no longer be tolerated now that the people are being given a new vision of shopping in the country, living in the country, working in the country. Now that new outlying housing developments and indeed new towns spring up overnight, now that there is a migration not only of factories but of large office buildings out into the grass, now that the lifeblood of the older center appears to be drained out along every superhighway, the time has come for a major decision whether or not to carry on with the central downtown district of the metropolitan city, and how.

Those who lightheartedly propose its abandonment are not quite aware what they would have to replace. They would have to replace a real estate investment of some \$500 billion, which is roughly \$3,000 for every man, woman and child in the US. On top of this they would have to replace the public investment in utilities such as streets, water lines, sewers, gas, electric lines, rebuilding them in new areas. Adding the private and the public investment together, this is like saying that every man, woman and child in the US can afford to buy a new Cadillac and throw it in the river. The gay anti-urbanites would also have to find new sources for four-fifths of the nation's taxes, which are now collected from cities, and of which anywhere from 20% to 65% come in turn from the downtown areas of these cities. They would have to build up anew—and they are finding this out—the going institutions of the city: the institutions such as schools, hospitals, churches; the protective services such as police and fire departments; the cultural resources involving such things as organized opera, symphony orchestra, theaters and central libraries. Nor would the new construction be in the best location for such things as heavy industry—for the big economic activities of the US have settled where they are through no accident. Economic geography produced the cities before the cities produced anything.

Those who, with equal lightheartedness, think our existing cities can somehow just amble along and "survive as they always have" are equally mistaken. Though it is true that our cities are still growing in population and not declining and though it is true that the growth cannot be as fast in the center which is settled already, yet there are danger signals in new growth and traffic trends.

According to the Chicago Federal Reserve Bank, the "core areas" of our metropolitan districts in 1940 represented 80% of total metropolitan population, yet the growth of these core areas, from 1940 to 1950, was only 20% to 50% of the growth of the total areas. In the meantime satellite cities, villages, unincorporated areas doubled or tripled their share.

Again, spot traffic counts in Chicago, cited by panel member McCarthy, showed an actual decline between 1948 and 1952, among people entering or going through the central district. Checked between the hours of 7 A.M. and 7 P.M. on corresponding days, the four-year decline was 182,000, which comes close to 100,000 every two years in round numbers. If this is indicative, then downtown has an actual loss, not only retarded gain, sapping its vitality.

. . . AND 18 WAYS TO SOLVE IT

1. By correlating downtown and periphery

Though downtown rebuilding is the subject of this Round Table, there was not a single member present who did not desire health and property equally for outlying areas. Bankers and businessmen present had investments in both places and agreed with the professional men present that each has its own characteristic functions. Without a focal point, without a center, the continued functioning of outlying districts or towns was considered as improbable as the continued functioning of the limbs of a body without a heart.

Fig 26: "How to rebuild cities downtown?", *The Architectural Forum*, juin 1955

« La construction des parkways métropolitains s'est réalisée principalement en dehors des limites de la ville de New York grâce aux fonds des comtés, des Etats et des bridge-authorities [...]. Il est maintenant proposé de les étendre au cœur de la ville et d'offrir un dispositif efficace pour résorber la congestion des rues en reliant l'ensemble des parkways des boroughs, pour en faire un système unifié. [...] Ces nouveaux parkways [...] détermineront le caractère futur des quartiers qui se développeront à leurs abords. [...] L'expérience a montré que le coût de construction des parkways est largement compensé dans un temps relativement court par l'augmentation des valeurs des terrains adjacents et par la conversion des terres délaissées et insalubres en subdivisions propres à l'urbanisation²⁵⁵. »

Planifiés dès 1941 mais restés lettres mortes faute de fonds disponibles, des projets d'Expressway doivent traverser Mid Manhattan et Low Manhattan, en reliant les voies des rives de l'Hudson et de l'East River. Comme les projets de traversées autoroutières envisagés dans le Bronx et à Brooklyn, ils participent de cette aspiration à unifier le système. Si l'accélération du programme autoroutier après-guerre ouvre de nouvelles perspectives, le changement de contexte urbain et l'ampleur des fonds mobilisables vont toutefois modifier la nature de l'infrastructure. Les caractéristiques des nouvelles voies doivent d'abord satisfaire aux trafics de masse qu'elles doivent écouler tandis que leurs prescriptions techniques relèvent d'une réglementation fédérale strictement définie, nécessitant l'association étroite des ingénieurs du State Highway Department et du Federal Bureau of Public Roads²⁵⁶. La taille des projets témoigne du changement d'échelle qui s'opère. Proposé dès 1926 et inscrit au Plan régional, le projet de Mid-Manhattan Expressway qui a été planifié par Moses dans le Post War Program, comporte maintenant dix lignes surélevées, « traversant » les quartiers de Lower East side, Bowery, Chinatown, Little Italy et du futur Soho. Ces nouvelles artères ne sont pas seulement destinées à améliorer la performance du réseau autoroutier. Elles sont aussi destinées à faciliter la rénovation urbaine de pans entiers du cœur métropolitain, grâce aux opérations de « slum clearance » qui les accompagneront. [27]

Comme dans d'autres grandes villes nord-américaines, ces projets deviennent les nœuds d'une contestation intense et violente qui rejette le monde autoroutier et ses logiques prédatrices. A New York, elle se traduit par le combat mené par Jane Jacobs, journaliste militante de l'action communautaire et l'égérie de la lutte contre la destruction de Greenwich Village par le projet de Low Manhattan Expressway. Soutien influent, Lewis Mumford publie en 1958, dans la revue *Architectural Record*, un article « The Highway and the City » qui dénonce les effets du raz-de-marée automobile et les conséquences

²⁵⁵ Lettre de Robert Moses à Fiorello La Guardia, le 7 décembre 1937, Source Robert Moses papers, New York Public Library, Box 97, Folder 1937.

²⁵⁶ Joseph DiMento et Cliff Ellis, *Changing Lanes, op.cit.*, p.91.

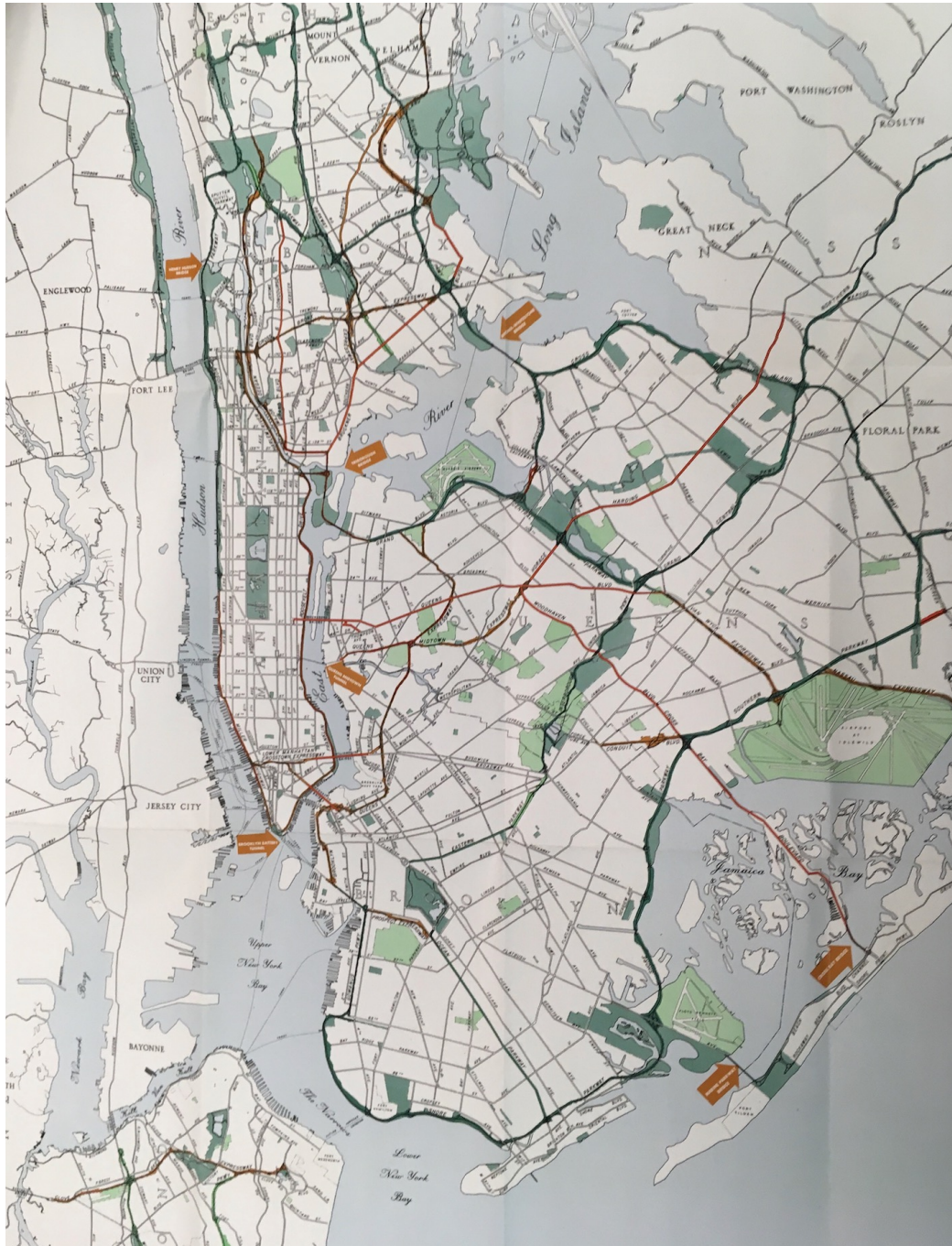


Fig 27.1: "City of New York, Parkways, Expressways, Bridges, Tunnels", 1949 (on devine le tracé de la Lower Manhattan Cross Expressway), Triborough Bridge and Tunnel Authority, Source Metropolitan Transport Authority Archives

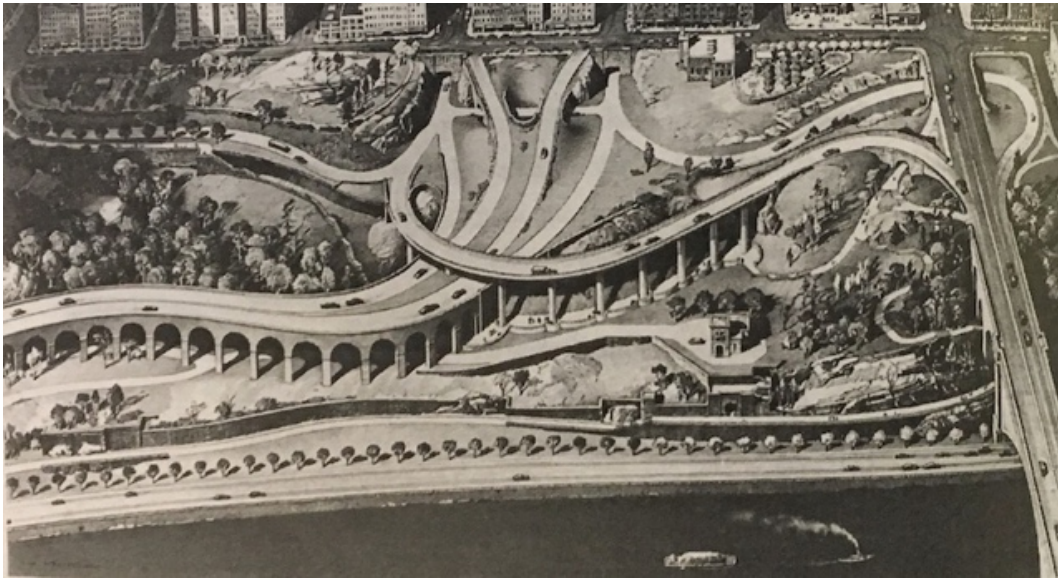


Fig 27.2 : En haut, vue d'artiste (Ted Kauteky) d'un échangeur de la Cross-Bronx Expressway, circa 1950 ; En bas, vue d'artiste (Gero) de la Lower Manhattan Cross-Expressway, circa 1960, Source Mathew Gandy, *Concrete and Clay*, MIT Press, 2003

d'un programme autoroutier dont les effets urbains sont insuffisamment maîtrisés. « La seule chose qui pourrait peut-être ramener les Américains à la raison serait une démonstration claire du fait que leur programme autoroutier anéantira finalement l'aire même de liberté que l'automobile personnelle promettait de conserver²⁵⁷. »

Jacobs publie en 1961 *Death and life of great american cities*. C'est un réquisitoire contre les « experts » de l'aménagement urbain, qui selon son auteur, ont laissé faire l'érosion urbaine. Elle n'y condamne pas l'automobile comme responsable de cette attrition (« L'apparition du moteur à explosion nous a dotés d'un excellent instrument pour développer l'intensité urbaine tout en libérant la ville d'un de ses plus graves inconvénients²⁵⁸ »). C'est plutôt, dit-elle, l'« idéal [trionphant] de la banlieue, antithèse de la véritable cité », qui a diverti les politiques urbaines et les moyens techniques pour assouvir son dessein. La lutte qu'elle mène à New York et dont le projet autoroutier défendu par Moses est l'emblème, n'est pas seulement un combat contre la rénovation du centre. Elle figure aussi une contestation du modèle suburbain qui détruit le cœur des villes américaines.

Avec Mumford, d'autres alliés de poids vont être recrutés, comme la *New York Society of Architects*, les associations *Artists against Expressways* et *Lower Eastside Businessmen*. Soutenue par la presse, une coalition se monte, bientôt rejointe par des élus comme John Lindsay, un membre républicain du Congrès qui se lance dans la course à la Mairie. Il est élu en 1966²⁵⁹. Le projet est repoussé définitivement au terme d'une lutte acharnée qui se traduit notamment par l'interpellation, le 10 avril 1968, de Jane Jacobs pour trouble à l'ordre public, alors qu'elle s'adresse à des autorités lors d'un meeting public sur le projet d'Expressway. Son arrestation très médiatisée devient « The talk of the town », ternissant définitivement l'image du projet, que le maire John Lindsay décrit comme « promu par des bureaucrates sans cœur qui feraient tout pour passer outre les objections du public ». Son abandon officiel est acté le 16 juillet 1968. [28]

²⁵⁷ Lewis Mumford, « The Highway and the city », *Architectural Record*, April, 1958, pp.179-186; L'article est repris dans le volume éponyme *The Highway and the city* [1958], Harcourt, Brace and World, p.234. Le texte est également réédité dans Lewis Mumford, *The urban prospect*, Harcourt, Brace and World, 1968, pp.92-107.

²⁵⁸ Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines* [1961], Mardaga Editions, 1995, pp.333-362. Citation p.337

²⁵⁹ Lire Joseph DiMento et Cliff Elliss, *Changing Lanes, op.cit.*, pp.157-160. Lire aussi sur un autre projet très controversé à ce moment, celui de la destruction de Grand Central Station, l'article de Etienne Riot, « Un tournant patrimonial, New York Grand Central (1903-1978) », *Flux*, n°103-104, 2016, pp.21-31.

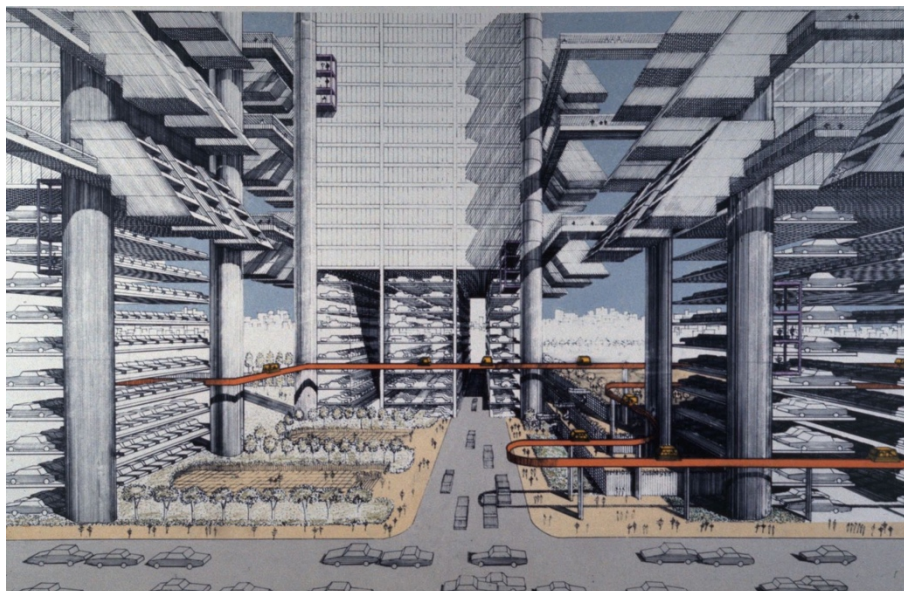


Fig 28 : Demonstrators protest charges against activist and author Jane Jacobs, New York, 8 mai 1968, Fred W. McDarrah/Getty Image ; Paul Rudolph, Final presentation rendering of multi-use office and residential towers at the New York Lomex Hub (Low Metropolitan Expressway), 1967-1972, source Library of Congress.

« The exploding metropolis »

Entre-temps, Robert Moses a pris sa retraite, à l'âge de soixante-quinze ans, après avoir présidé l'exposition internationale qui se tient en 1964 à Flushing Meadows. Le panorama de la ville qu'il y fait réaliser lui permet de contempler le vaste empire des réalisations qu'il a accomplies²⁶⁰. [29] Son dévoilement intervient dans le contexte de la publication de plusieurs ouvrages de nature documentaire, critique ou spéculative, qui scrutent les dynamiques de la grande ville américaine. Le journaliste William Whyte publie en 1958, *The Exploding Metropolis* ; Edgar Hoover et Raymond Vernon produisent en 1959, une étude fouillée *Anatomy of a metropolis*. D'autres ouvrages suivent: *1400 governments* (Robert Wood, 1961), *Megalopolis* (Jean Gottmann, 1961), *Death and life of great american cities* (Jane Jacobs, 1961), « The future of the city » (Lewis Mumford, 1962), "The urban place and the nonplace urban realm" (Mevin Webber, 1964), *The heart of our cities* (Victor Gruen, 1964)²⁶¹. [30]

Les années 1960 voient l'élaboration du second Plan régional de New York, sous l'égide de la *Regional Plan Association*, financée comme pour le premier par un mécénat privé. Alimentés par nombre d'études et de publications universitaires et techniques, les travaux débutent en 1959 pour s'achever à la fin de la décennie²⁶². Le volume publié en 1968 sous le titre « A draft for discussion » s'ouvre sur une analyse du planner Boris Pushkarev qui pose la question de la taille urbaine, introduite visuellement par le choix d'un portrait

²⁶⁰ Ce panorama se présente sous la forme d'une large maquette de la métropole new-yorkaise. Réhabilité et actualisé, il est aujourd'hui visible dans le Queens Museum, réaménagé dans le pavillon de la ville édifié pour l'exposition de 1939-1940 et réutilisé pour celle de 1964-1965. Sur la médiatisation de l'action de Moses lors de l'exposition qui signe le moment de son départ des affaires, voir l'interview que lui consacre le journaliste et producteur Bill Leonard sur CBS (diffusion 17 avril 1963).

²⁶¹ William H. Whyte, Sam Bass Warner (Foreword), *The exploding metropolis* [1958], University of California Press, 1993; Edgar Malon Hoover, Jr., Raymond Vernon, *Anatomy of a Metropolis, The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Region*, Harvard University Press, 1959; Robert C. Wood, *1400 Governments, The Political Economy of the New York Metropolitan Region*, Harvard University Press, 1961; Jean Gottmann, *Megalopolis, The urbanized North-eastern seaboard of the United States*, New York, The Twentieth-Century Fund, 1961; Jane Jacobs, *Death and life of great american cities*, New York, Random House, 1961; Lewis Mumford, "The future of the city, A five-part series", *Architectural Record*, série de 5 articles: "1. The disappearing city", Octobre 1962, pp.121-128; "2. Yesterday's city of tomorrow", Novembre 1962, pp.139-144; "3. Megalopolis as anti-city", Décembre 1962, pp.101-108; "4. Beginnings of urban integration", Janvier 1963, pp.119-126; "5. Social complexity and urban design", Février 1963, pp.119-136; Melvin Webber, "The urban place and the nonplace urban realm", in Melvin M. Webber and al, *Explorations into Urban structure*, University of Pennsylvania Press, Philadelphie, 1964. Traduit in Françoise Choay, *L'urbain sans lieu ni bornes*; Victor Gruen, *The heart of our cities: the urban crisis: diagnosis and cure*, Simon and Schuster, 1964.

²⁶² Regional Plan Association, *The second regional plan, A draft for discussion*, november 1968. L'entreprise du plan est financée par les fondations Avalon, Ford, Old Dominion, Rockefeller Brothers and Taconic, The Merrill NY, Twentieth Century, Victoria.



Fig 29: Maquette du panorama de 1964 réactualisé (Raymond Lester and Associates), Queens Museum of New York, Photographie N.Roseau, 2018

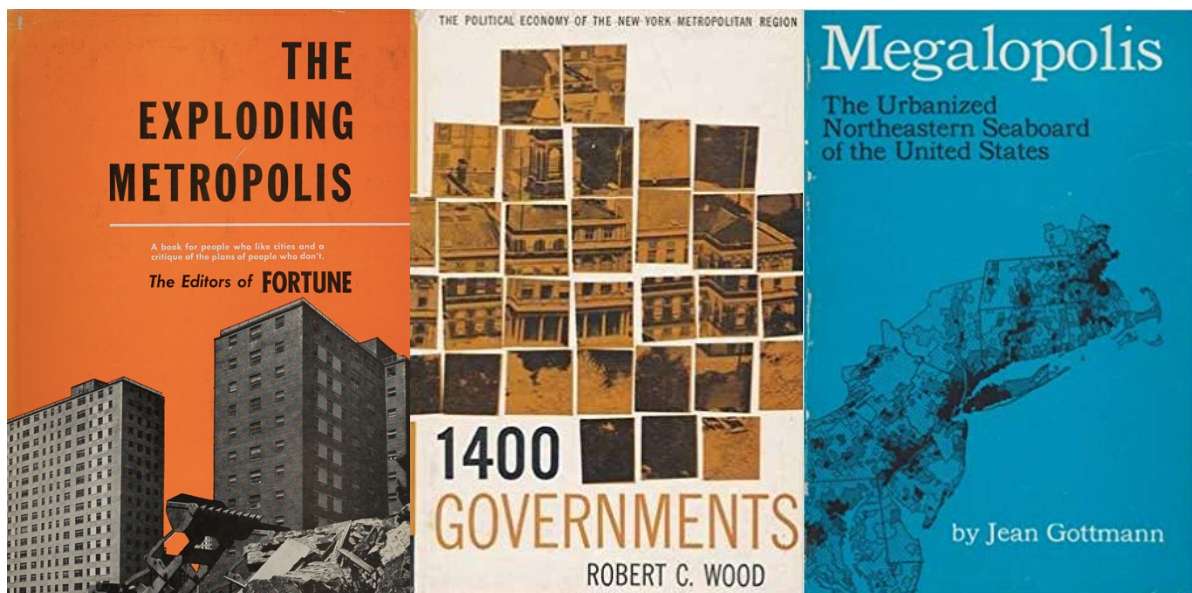


Fig 30: William H. Whyte, *The exploding metropolis*, University of California Press, 1958
 Robert C. Wood, *1400 governments*, Harvard University Press, 1961
 Jean Gottmann, *Megalopolis*, New York, The Twentieth-Century Fund, 1961

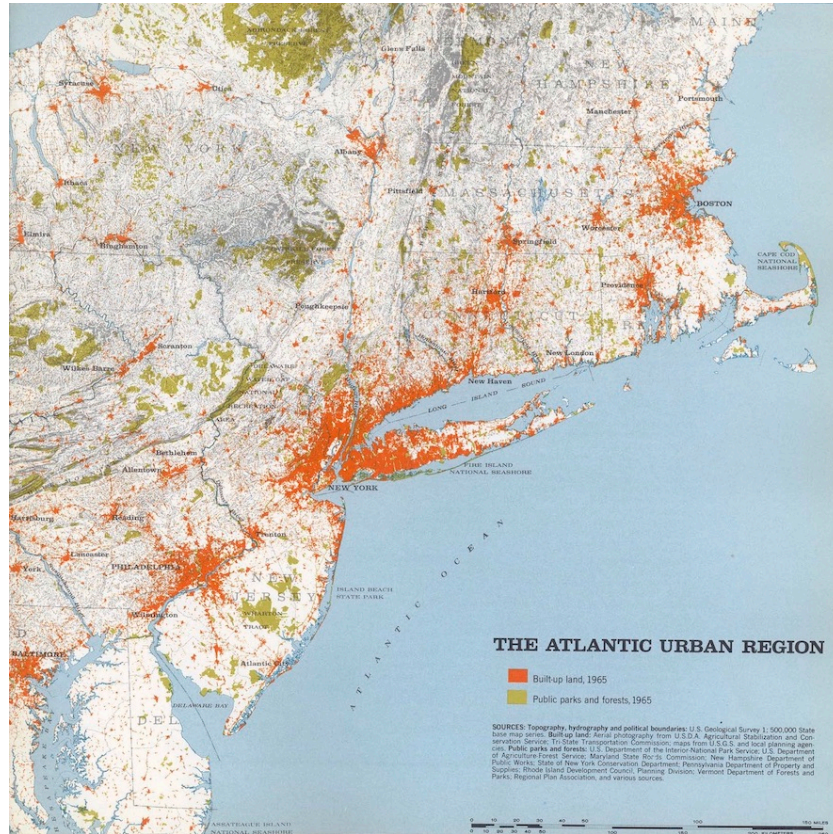


Fig 31: *The Region's growth, A report of the second regional plan*, Regional Plan Association, Mai 1967: En haut "The atlantic urban region", p.27: en bas "The New York Region from 35 000 feet up", p.78

aérien de la région saisi à 35 000 pieds de haut. « Atlantic Urban Region », « Super-city or a chain of cities » : les termes introduits par le paysagiste Christopher Tunnard, avec qui travaille étroitement Pushkarev, sont repris dans le plan pour, à la suite de Jean Gottmann, désigner par les mots l'urbanisation de la côte Est²⁶³. La région de New York y est qualifiée de "Main Street of the Nation" dont la population atteindrait quarante-deux millions d'habitants, soit le cinquième de la population nationale. Faisant écho aux débats de l'entre-deux-guerres, les auteurs interrogent le mouvement de métropolisation du continent nord-américain : « The question is changed from « Why live in the city ? » to « Why not live in the city ? » ». [31]

La question de la pénétration autoroutière dans le centre de la ville occupe les pages de la rubrique « Transport » du Plan régional, tranchant définitivement sur l'inefficacité de nouveaux axes et la préférence accordée aux réseaux de mass transit. "L'accès de l'automobile au CBD de Manhattan ne peut être amélioré en construisant plus de pénétrantes [...]. Le seul espoir d'améliorer la circulation automobile est d'accroître la vitesse et la commodité des métros, bus et chemins de fer²⁶⁴." Plus qu'une alternative, le plan se positionne comme critique d'une manière de faire, pointant du doigt la question du "besoin" telle qu'elle est exprimée de manière souvent « élastique » par les tenants du tout autoroutier qui biaise les décisions. Il souligne enfin la nécessité absolue d'obtenir l'aval de la population à des projets qui ne peuvent relever du seul champ des experts²⁶⁵.

Que devient l'idée du parkway dans cette phase d'expansion urbaine et de changement de trajectoire pour les infrastructures ? Elle semble avoir disparu des pratiques, dans les luttes virulentes qui jalonnent les projets de Expressways - rejetées comme anti-urbaines - et dans les déploiements des réseaux fédéraux de Highways - projetées comme standards techniques. L'héritage des savoirs acquis avant-guerre et mûris au travers des réalisations abouties, semble avoir été oublié dans la vague sans précédent qui déferle sur le territoire national, celle des flux automobiles et des voies autoroutières. Pourtant, les évidences masquent les nuances, l'idée d'une rupture radicale ou d'un tunnel aveugle paraissant trop simpliste, ne serait-ce que parce que les hommes et les institutions qui ont contribué à l'avènement du réseau avant-guerre sont toujours en place.

A New York, de nouvelles prouesses héroïques ont édifié des ouvrages spectaculaires, sous l'action de Moses qui a poursuivi et amplifié avec ses maîtres d'œuvre les *Public Works*, au travers des ponts, routes et monuments

²⁶³ *Ibid*, p.26.

²⁶⁴ *Ibid*, p.82.

²⁶⁵ *Ibid*, pp.98, 100.

qu'ils aménagent en plein cœur de la ville²⁶⁶. Son slogan « You can trust the public » s'est renouvelé pour promouvoir ces nouveaux chantiers. Happé par les projets massifs du programme autoroutier dont il est l'un des plus fervents promoteurs, il n'en reste pas moins attaché à ses prérogatives premières, parcs et parkways dont il continue à s'occuper et dont il sait combien ils ont remporté l'adhésion. « Tant que vous êtes du côté des parcs, vous êtes du côté des anges. Vous ne pouvez pas perdre. » L'adage de Moses traduit sa perception de la situation. Les parcs qu'il a réalisés et qui jaillissent comme des « patches of green » des cartes déployant le parksystem en expansion, constituent le socle sur lequel il peut bâtir la promotion de ses nouveaux projets, ce que Robert Caro, biographe critique de son œuvre new-yorkaise, analysera dans une formule lapidaire : « Qu'il l'ait voulu ou pas, il a transformé les parcs, symbole de quête et de sérénité en source de pouvoir²⁶⁷. »

Les ambiguïtés de Moses résultent de sa longévité (quarante ans) aux commandes des travaux de la ville qu'il a profondément transformée sous l'effet des nouvelles pratiques de mobilité et de consommation. Les décisions opérationnelles radicales qu'il a prises l'ont fait évoluer sur l'idée de la voie, du parkway et de la ville qui les détermine. Sa position sur les parcs peut être lue selon plusieurs angles. Celui de l'édile attaché à leur valeur comme bien public et social offrant plaisirs naturels et récréatifs à tous les citadins métropolitains. Celui du constructeur qui détient le pouvoir de mobiliser les populations et d'acquérir les terrains nécessaires à leur réalisation, terrains qui lui permettent de construire de nouveaux parkways et expressways dont les effets sur le territoire seront loin d'être anodins²⁶⁸.

Paysagistes, ingénieurs, planners : les déplacements de l'infrastructure

Le glissement de la finalité à l'alibi s'observe dans la façon dont les nouveaux hommes forts des autoroutes s'emparent de l'idée du parkway. Lorsque les traffic engineers y recourent, c'est dans une perspective utilitariste, ce que dénoncent les paysagistes. Les parkways du Westchester et de Long Island dictaient l'aménagement des territoires qu'ils irriguaient et transformaient. Après-guerre, les highways sont avant tout conçus comme des instruments de la résorption du trafic et de la congestion.

²⁶⁶ Christian Zapatka, *op.cit.*, pp.97-128. En particulier p.122.

²⁶⁷ Robert A. Caro, *The Power Broker, Robert Moses and the fall of New York*, Vintage Books, New York, 1974, p.256.

²⁶⁸ Cette position se lit bien dans un courrier que Robert Moses adresse à un étudiant Robert Blumstock, le 9 juillet 1958, qui lui a envoyé son mémoire de master réalisé sur les parkways de New York. Robert Moses Papers, New York Public Library, Source Box 101 (1957-1958, Department of New York City Parks).

La position des paysagistes s'en trouve d'autant plus délicate qu'ils sont sollicités pour contribuer à ces nouveaux ouvrages. Dès 1953, Stanley Abbott qui a œuvré à la réalisation du Blue Ridge Parkway, publie dans la revue *Landscape Architecture*, un article au titre paradoxal qui pose la question de la dimension créatrice du travail du paysagiste dans un contexte d'industrialisation massive de l'aménagement. "Parks and parkways, a creative field even when the task is to avoid creation". Se voulant positif, Abbott souligne à nouveau le caractère incontournable - au regard de la complexité et de la grande échelle des objets - de la collaboration des différentes professions, et salue à ce titre l'emploi par le Bureau of Public Roads, des paysagistes dans les State Highway Departments, à qui il adresse ses recommandations.

« Notre impact sur les highways sera mesuré par notre capacité à promouvoir des concepts plus larges de l'usage et de la maîtrise des sols [...] par la reconnaissance populaire de notre contribution, qui ne se limite pas à proposer des revêtements et fossés de drainage. [...] Le rôle du paysagiste dans les parcs et les parkways ainsi que dans la conception des lieux de loisirs est assurément celui de la collaboration – une caractéristique commune aux entreprises de toutes sortes²⁶⁹. »

Abbott poursuit la conversation engagée avant-guerre par Eliot et Clarke sur la question de l'influence, que prolonge à son tour Nelson M. Wells toujours dans la revue *Landscape Architecture*, avec un article publié en 1958 dans un dossier « New highways : number one enemy ? » et intitulé « The parkway influence on highway design²⁷⁰ ». L'inversion proposée par rapport au titre de l'article d'Eliot de 1922 est significative des évolutions que suggère l'auteur. Il réaffirme la distinction fondamentale entre les deux ouvrages, le parkway figurant un « parc allongé et d'accès restreint » dédié à l'usage des véhicules de loisir, tandis que la highway doit pouvoir accueillir les trafics divers et mixtes de poids lourds, de bus et de véhicules privés. Si le parkway se fait déborder par la highway, Wells propose de renverser la perspective en soulignant les vertus du parkway, suggérant que l'influence réciproque qu'exercent les deux artefacts est un nœud de leur compréhension.

Le milieu professionnel est partagé, d'aucuns appelant à une réforme plus radicale de la conception des autoroutes, compte-tenu des échecs patents rencontrés. « The Expressway blight » (1959) : pour la revue *Architectural*

²⁶⁹ Stanley W. Abbott, « Parks and parkways, a creative field when the task is to avoid creation », *Landscape Architecture*, octobre 1953, vol 44, pp. 22-24.

²⁷⁰ Nelson M. Wells, « The parkway influence on highway design », publié in "New highways: number one enemy? Ten specialists view (with some alarm) the highway program", *Landscape architecture*, Vol 49, n°2, Winter 1958, pp.92-94

Forum, le verdict est sans appel à l'encontre des expressways qui ont éventré le cœur des villes, comme à Boston par exemple. « Les villes qui projettent des Expressways devraient considérer l'artère centrale de Boston et éviter de telles constructions. [...] La planification des Expressways est bien trop importante pour être confiée aux seuls ingénieurs routiers et aux politiciens [...]. Si une approche de planification intégrée avait été développée, Boston aurait pu obtenir une belle Expressway incarnant une ville rajeunie et progressiste²⁷¹ ».

Loin de condamner définitivement le principe de l'autoroute, les spécialistes appellent à la repenser. « The Complete Highway²⁷² » : ce concept qui avait été introduit en 1943 est réactualisé par les ingénieurs Bugge et Snow en 1959 dans un ouvrage collectif *The Highway and the Landscape* qui associe parmi ses auteurs, ingénieurs, paysagistes et planners. Le préambule marque la perspective optimiste de l'ouvrage sur la bonne entente inter-professionnelle, en dépit des questions inextricables qu'elle doit résoudre.

“Les ingénieurs, les paysagistes et les urbanistes sont désormais convaincus que seule la qualité de l'exécution est en cause. Les objectifs sont généralement bien compris et acceptés, les techniques et même l'argent sont disponibles ; mais la planification coordonnée pour déterminer exactement quels sont et quels seront les « besoins spécifiques », pose des problèmes complexes et difficiles²⁷³.”

Le titre du livre fait écho à celui de l'article à charge que Lewis Mumford a publié quelques mois plus tôt, « The Highway and the City ». L'ouvrage *The Highway and the Landscape* cite d'ailleurs quelques-unes de ses préoccupations les plus marquantes, prenant ses distances par rapport à des propos jugés « trop passionnés », critiquant « un anti-vivisectionnisme terrestre » (« a sort of terrestrial anti-vivisectionism²⁷⁴ »). Si la période des *Arterial highways* réalisés après-guerre a été un moment de balbutiements, pour les professionnels, il convient de ne pas s'arrêter là. L'histoire longue des parkways a vu se succéder différents âges avec leurs avancées notables. La « Complete Highway » s'inscrit dans cette vision darwinienne de l'évolution des parkways, s'appuyant sur les bonnes références, se réappropriant l'idée du parkway pour recréer la highway et oublier les errements précédents. [32]

²⁷¹ Richard A. Miller, “Expressway Blight”, *The Architectural Forum*, Octobre 1959, pp.158-163

²⁷² William A. Bugge et William B. Snow, “The Complete Highway”, in W. Brewster Snow, ed, *The Highway and the landscape*, Rutgers University Press, 1959, pp.3-32. Le concept de “Complete Highway” a été introduit par le Joint highway research board american association of state highway officials committee on roadside development. In Joseph DiMento et Cliff Ellis, *Changing Lanes*, op.cit. p.96.

²⁷³ Charles A. Glover, “The challenge of the new highway program”, in *The Highway and the Landscape*, op.cit., p.57.

²⁷⁴ *Ibid*, p.32.

« Nous nous trouvons à un tournant critique dans la construction des highways aux États-Unis. La pertinence avec laquelle les succès et les échecs du passé sont évalués et la précision avec laquelle les résultats sont utilisés auront des conséquences énormes sur l'aspect du territoire américain et en fait, sur l'ensemble du futur de son aménagement²⁷⁵.”

C'est dans cette perspective que s'inscrit Gilmore Clarke qui signe dans cet opus un article intitulé « The idea of the parkway » dans lequel il appelle à un “total design”. Pour changer de modèle et proposer une nouvelle trajectoire, il s'appuie aussi sur l'histoire. Histoire à laquelle il a contribué, rappelant ses quarante années de pratique et les principes éprouvés sur lesquels peut s'appuyer le renouveau du parkway. C'est d'abord le souci extrême du détail qu'il rappelle à propos de la conception du Bronx River Parkway, non altéré à ses yeux depuis sa création. Souci constant du détail qui se mesure à l'échelle de la géographie : “Une attention particulière a été accordée à la préservation des aménagements existants de la vallée, au contrôle des inondations, à l'élimination des décharges, des panneaux d'affichage et autres éléments inesthétiques existants ainsi qu'aux plantations indigènes ». Ainsi qu'à celle des ouvrages qui composent la voie et à propos desquels il salue le travail des ingénieurs : « Les ingénieurs n'étaient pas moins préoccupés par le nivellement minutieux des pentes et la conception appropriée de tous les éléments, tels que les ponts, les garde-corps, les éclairages, les panneaux de direction et les stations-service²⁷⁶.”

Surtout, le paysagiste n'adhère pas à la seule vision d'un « embellissement » de la route (« road beautification ») dont pourraient se contenter ses collègues. Si la beauté est un principe essentiel du dessin de la route, elle doit épouser les « principes de base qui doivent sous-tendre un programme logique de construction des highways plus efficaces, moins coûteuses et plus attractives [...]. L'art de la ‘complete highway’ n'est pas superficiel [...]. L'autoroute artistique doit être une partie intime et intégrale des terres qu'elle traverse²⁷⁷.”

La publication en 1963 d'un nouvel ouvrage, *Manmade America : Chaos or control?* par Boris Pushkarev et Christopher Tunnard, élargit encore le débat sur l'esthétique de la route. Le livre est le résultat de plusieurs années d'une enquête, que la revue *The Architectural Review* a déjà publiée sous le titre « *Man-made America* ». Dès 1951, à ses débuts comme directeur du planning program de Yale, Tunnard, paysagiste d'origine canadienne, avait souligné combien la construction des freeways témoignait d'une éclipse de la sensibilité

²⁷⁵ *Ibid*

²⁷⁶ Gilmore Clarke, “The idea of the parkway”, in W. Brewster Snow, *op.cit.*, pp.33-55. Les citations sont extraites des pages 38 et 46

²⁷⁷ *Ibid*, p.55.

esthétique dans les grands ouvrages publics. C'est à cette dimension que l'ouvrage consacre une partie entière sous le titre « The paved ribbon, the esthetic of freeway design » (« le ruban pavé, l'esthétique du design des freeways »). L'autoroute est ici considérée selon une perspective globale embrassant sa structure, sa fonction et sa forme. « Le ruban pavé ne doit ni détruire le paysage ni être caché dans le paysage. Au contraire, il devrait accentuer son caractère [...]»²⁷⁸. Une photographie aérienne prise à haute altitude montrant l'archipel de la région métropolitaine de New York - la même qui sera incluse dans le rapport du second plan régional auquel contribueront les deux hommes - orne la page de gauche introduisant cette partie. A l'appui de cette affirmation, les auteurs soulignent le caractère exemplaire du Bronx River Parkway dont ils rappellent l'histoire et l'esprit pour souligner l'importance d'une conception de l'autoroute qui privilégierait, comme pour une pièce d'architecture ou de design industriel, le souci du détail et la liberté accordée à ses concepteurs pour donner à l'objet une expression unique et raffinée. Cette prévalence accordée à « l'entité esthétique », opposée au « problème d'ingénierie », soulève la question de la maîtrise d'œuvre, dont ils conçoivent bien les difficultés, conscients de la pluralité des cultures et professions qui doivent travailler à cette œuvre collective. [33]

“Un highway engineer ne peut pas être un regional planner et un architecte à la fois, mais les regional planners, les économistes, les architectes, les sculpteurs, les graphistes, les psychologues, les biologistes et les géologues peuvent travailler de concert avec l'ingénieur et le paysagiste au sein d'équipes de coordination visuelle pour intégrer le plan de la freeway dans un plan d'ensemble du développement global du paysage urbanisé, et faire de l'autoroute une œuvre de beauté durable²⁷⁹.”

Dans ce débat professionnel sur la valeur de l'autoroute, les planners - théoriciens, praticiens et critiques - décrivent les effets délétères de la domination automobile tout en se confrontant aux défis de cette culture moderne. En dépit de l'intérêt mutuel que se portent ingénieurs et planners, les deux professions conçoivent différemment leurs rôles, d'autant plus distincts que les complexités de la ville ont exacerbé les décalages entre techniques de déplacement et idéologies urbaines. La première *Conference on Highways and Urban Development* se tient à Sagamore en 1958. Les planners y expriment régulièrement leurs critiques sur la conception des autoroutes, dont ils déplorent qu'elle se fasse à distance de la ville, transformant les voies en « buffers ». Au contraire, pour Kevin Lynch, auteur de *The Image of the city* (1960), chaque nouvelle autoroute devrait être conçue comme un projet irriguant d'ordre et de beauté un environnement chaotique, du centre de la

²⁷⁸ Christopher Tunnard and Boris Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control?*, Yale University Press, 1963, p.209

²⁷⁹ *Ibid*, p.174.

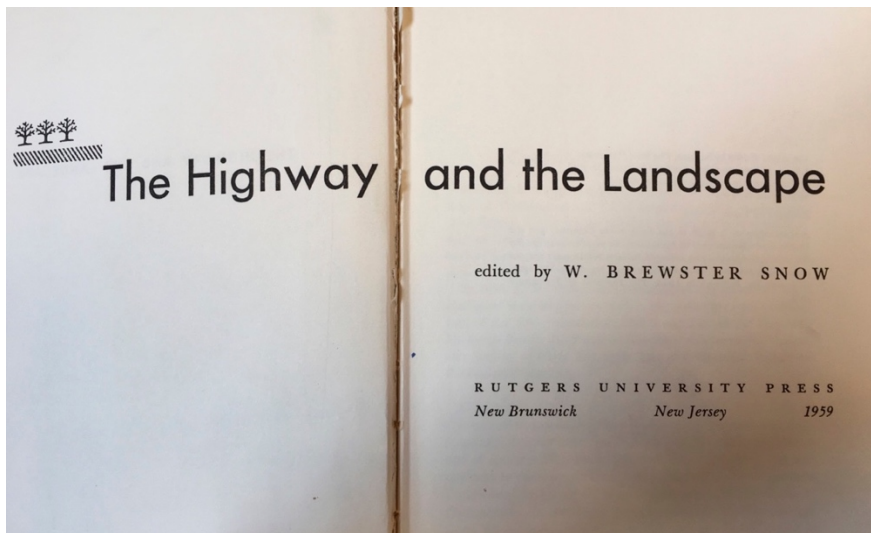
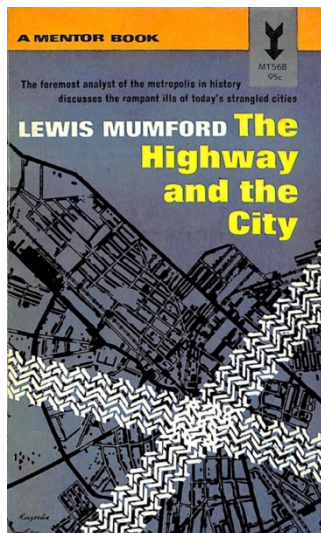
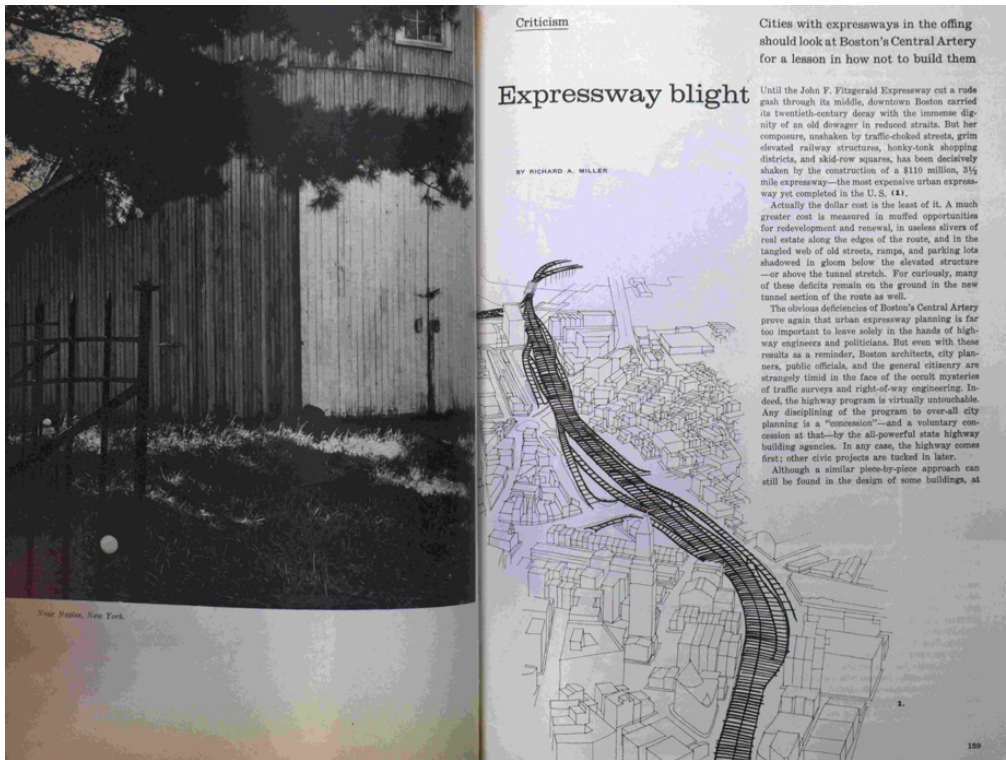


Fig 32: En haut, Richard A.Miller, "The Expressway Blight", *The Architectural Forum*, Octobre 1959; à gauche, Lewis Mumford, *The highway and the city*, Harcourt 1963; à droite, W.Brewster Snow (ed), *The highway and the landscape*, Rutgers University Press, 1959.

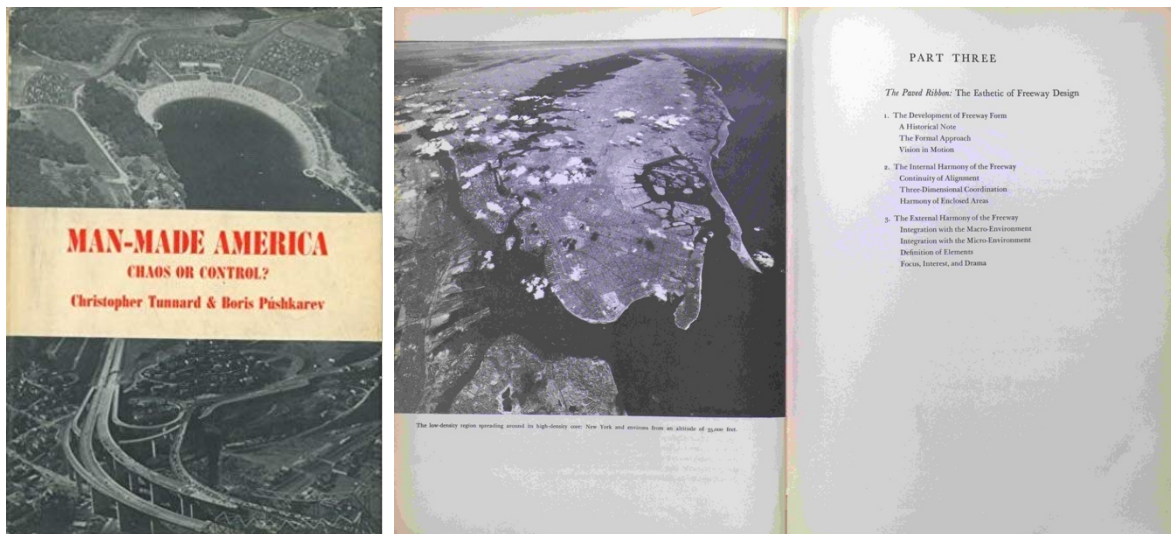


Fig 33: Boris Pushkarev et Christopher Tunnard, *Man-Made America, Chaos or control?*, Yale University Press, 1963; Couverture et double page d'introduction à la partie consacrée à l'esthétique de l'autoroute « The Paved Ribbon »

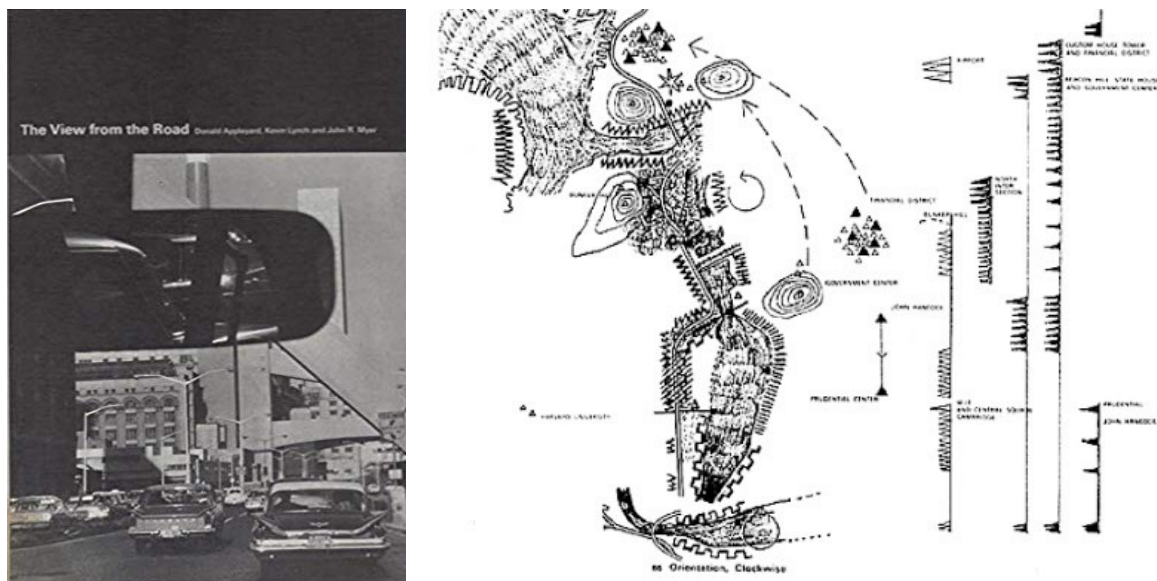


Fig 34: Donald Appleyard, Kevin Lynch, John Myer, *The View from the road*, MIT Press, 1964; couverture et planche extraite du livre.

voie jusqu'à la ville elle-même. Et, comme l'exprime Donald Appleyard dans un opus dirigé par Gyorgy Kepes, "la route pourrait se déployer comme un événement dramatique avec des explorations, des reculs, des regards subreptices et des conquêtes finales²⁸⁰." *The View from the road* : Appleyard et Lynch expérimentent leurs idées au travers d'une étude inédite menée sur le nouveau contournement autoroutier de Boston à partir duquel ils mènent une enquête visuelle qui sera retranscrite dans un ouvrage publié en 1964. [34]

« L'autoroute est –ou pourrait être- une œuvre d'art. La vue depuis la route peut être un jeu dramatique d'espace et de mouvement, de lumière et de texture, embrassant une échelle nouvelle. Ces longues séquences pourraient rendre intelligibles nos grands territoires métropolitains : le conducteur verrait comment la ville est organisée, ce qu'elle symbolise, comment ses habitants l'utilisent et quel est son propre rapport avec elle ; De notre point de vue, l'autoroute est la grande opportunité négligée dans le projet urbain²⁸¹. »

Mettre en récit la ville : le parkway comme perspective

« Un mur de circulation laid entre la ville et le fleuve » : *The Time* donne la parole, en 1973, à Lewis Mumford qui fustige ce qu'est devenu le Henry Hudson Parkway qu'il avait pourtant encensé à son inauguration. Cette année voit l'inauguration du World Trade Center tandis que la ville subit une crise d'ampleur. Le premier choc pétrolier est survenu un an après la publication du rapport Meadows du Club de Rome « The limits to growth » qui dresse un constat accablant des conséquences du productivisme²⁸². Concomitamment, la ville est la proie d'une crise globale, urbaine, sociale, infrastructurelle et fiscale qui va la conduire à subir une cure d'austérité radicale, sous la tutelle des banques. La même année paraît l'étude magistrale de Manfredo Tafuri et

²⁸⁰ Donald Appleyard, "Motion, Sequence and the City " in Gyorgy Kepes, eds, *The Nature and Art of Motion*, New York, 1965, pp. 177-179. Lire de Louis Ward Kemp, "Aesthetes and Engineers: the occupational ideology of highway designers", *Technology and Culture*, Vol 27, n°4, octobre 1986, p.789.

²⁸¹ Donald Appleyard, Kevin Lynch, and John Myer, *The view from the road*, Cambridge, MIT Press, 1964. Lire aussi de Clément Orillard, « Highway aesthetics, Le débat américain des Trente Glorieuses », in Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard, *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, pp.41-62. Et de Pierluigi Nicolini et Alessandro Rocca, *Il paesaggio della freeway*, Lotus navigator, n°7, 2003.

²⁸² Donella Meadows, Dennis Meadows, Jorgen Randers, William W. Behrens, *The limits to growth*, Universe books, 1972 ; Rapport qui a été réactualisé par Dennis Meadows, Donella Meadows, Jorgen Randers, *Les Limites à la croissance (dans un monde fini) : Le rapport Meadows, 30 ans après*, Rue Echiquier, 2017. Lire aussi de Dennis Meadows, « Préparer les villes de l'après-pétrole », Marnes, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2016, pp.31-83 (Texte d'une conférence à l'ENSA Ville et du territoire).

Francesco Dal Co sur *La Città Americana*, suivie de la publication en 1974, du rapport *The costs of sprawl*²⁸³.

La renaissance des icônes

Cette année paraît, quatre ans après la publication des mémoires de Robert Moses, *Public Works, A dangerous Trade*, la biographie monumentale signée de Robert Caro, *The Power Broker*, qui dresse sur plus d'un millier de pages le portrait de l'aménageur²⁸⁴. Depuis que Moses a quitté les arènes du pouvoir, la critique de son autoritarisme s'est libérée, encouragée par les contestations qui ont émaillé la fin de son règne. L'ouvrage de Caro n'en reste pas moins fasciné par le personnage qui a transformé le visage de la métropole. « Moses fut, pour la plus grande ville du monde occidental, l'artisan d'une ville entière. Il eut un impact physique énorme sur New York et sur toute la région métropolitaine [...]. Dans la formation de New York, Robert Moses n'était comparable qu'à une force élémentaire de la nature²⁸⁵. »

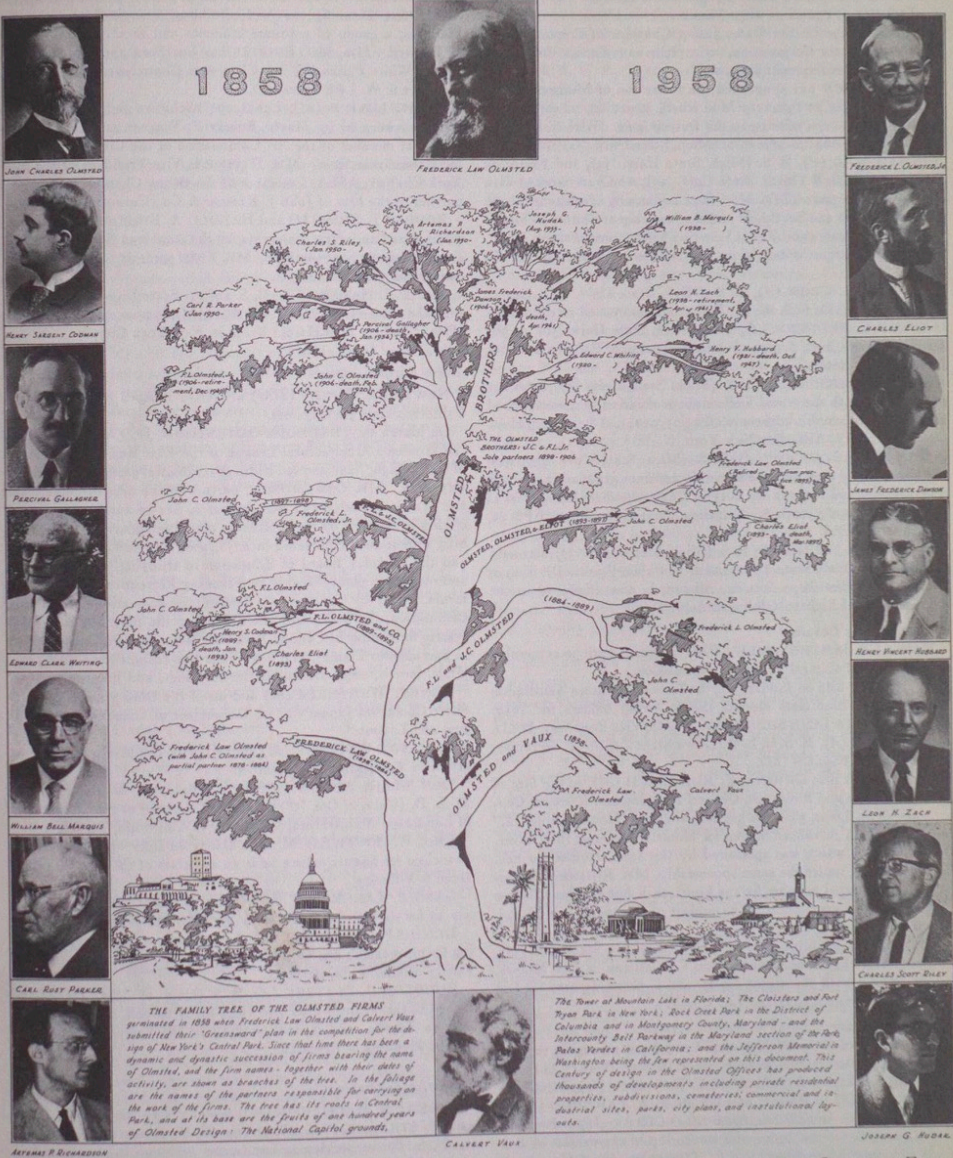
La critique de Moses s'apparente pour certains à une chute tant ses pouvoirs paraissaient immenses et indéboulinables. Elle se fait en parallèle de la « renaissance » d'une autre icône, Frederick Law Olmsted, ce terme quasi christique étant choisi par l'historien Albert Fein pour désigner le foisonnement des publications apparues à partir des années 1950, lui-même ayant contribué à faire redécouvrir son œuvre par les nombreux essais qu'il a consacrés à la pensée environnementale de Olmsted²⁸⁶. Le numéro de la revue *Landscape Architecture* d'Avril 1955 publie un texte de Joseph Hudak qui inscrit la pratique du paysagisme dans la dynastie d'Olmsted, depuis sa désignation comme superintendant de Central Park en 1857 jusqu'aux réalisations de ses héritiers. « Depuis lors, la pratique du Landscape

²⁸³ Francesco Dal Co, "From Parks to the Region: Progressive Ideology and the Reform of the American City", in Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Manfredo Tafuri et al [1975], *The American City from the Civil War to the New Deal*, MIT Press, 1979, pp.143-260. *The costs of sprawl: environmental and economic costs of alternative residential development patterns at the urban fringe*, 2 vol. The estate research corporation, US government printing office, 1974. Plus de vingt ans après sera publiée une nouvelle étude: *The costs of sprawl-revisited, transit cooperative research program*, report 39, National Academy press, Washington, 1998. A propos de la crise qui frappe durablement New York pendant cette période, lire "Urban decay and the hidden city", in Mathew Gandy, *Concrete and clay*, *op.cit.*, pp.52-59. La "cité cachée" recouvre les "vastes réseaux de canaux, tunnels, ponts et autres éléments basiques du palimpseste infrastructurel urbain".

²⁸⁴ Robert Moses, *Public works, a dangerous trade*, MacGraw Hill, 1970

²⁸⁵ Robert Caro, *op.cit.* p.1, 25, cité in Christian Zapatka, *op.cit.*, pp.97-128. L'ouvrage de Caro remporte un succès considérable, consacré par le prix Pulitzer.

²⁸⁶ Albert Fein, « The Olmsted renaissance, a search for national purpose », in Bruce Kelly, Gail Travis Guillet, Mary Ellen W. Hern, eds, *Art of the Olmsted Landscape*, Arts Pub, 1981, pp.99-109.



THE FAMILY TREE OF THE OLMSTED FIRMS

Fig 35: "Family tree of the Olmsted's firms", Landscape Architecture, Spring 1959

Architecture a progressé en élargissant sa portée et son influence²⁸⁷. » L'image de la dynastie est encore soulignée par la parution en 1959 dans la même revue, d'un arbre généalogique ("Family tree of the Olmsted's firms") qui établit des ramifications avec les influences de Le Nôtre et Repton²⁸⁸. « Parks in a democratic society »: Fein publie en 1964 toujours dans la revue *Landscape Architecture*, un article sur les cent ans de la discipline illustrés par l'œuvre de Olmsted²⁸⁹. [35]

Ce mouvement de patrimonialisation de l'œuvre de Olmsted progresse de manière considérable dans les années 1970 comme en témoignent les nombreuses publications et expositions qui vont jalonner ce moment, coïncidant avec le cent-cinquantième anniversaire de la naissance du paysagiste que la ville de New York va fêter en 1972. « Going back to the father figure²⁹⁰ »: un « déluge » de livres comme le signale la revue *Landscape Architecture*, se répand, avec des biographies qui s'élaborent (la première est publiée par Laura Wood Roper en 1973), des fondations qui se créent (le Frederick Law Olmsted National Historic Site en 1979 suivi de la National Association of Olmsted Parks en 1980), des expositions qui se montent dans des lieux prestigieux comme le Whitney Museum, le Metropolitan Museum ou la National Gallery.

Le MET inaugure les célébrations en mai 1970 avec une exposition, « The rise of an American Architecture, 1815-1915 » qui commémore le centenaire de la création du musée en 1870 peu après l'ouverture de Central Park. La tour, la maison et le parc sont les trois motifs architecturaux autour desquels s'articule l'exposition, la section consacrée aux parcs bénéficiant du commissariat de Albert Fein. Destinée à parcourir le pays après sa présentation à New York, l'exposition revient sur l'héritage architectural américain du 19^{ème} siècle, perspective soulignée par la critique d'architecture Ada Louise Huxtable dans le *New York Times* qui regrette que « la vision du parc comme « accomplissement de la ville » [ait] été oubliée²⁹¹ ». En écho à cette amnésie qui frappe l'urbanisme, une séquence filmée est projetée dans la galerie finale, montrant de façon appuyée, la destruction tragique de pièces majeures de

²⁸⁷ Joseph Hudak, "Nine decades of landscape design: 1856, Frederick Law Olmsted Senior – Olmsted Brothers, 1955", *Landscape Architecture*, Avril 1955, Vol 45, pp.120-133. La citation figure en page 121.

²⁸⁸ "Family tree of the Olmsted's firms", *Landscape Architecture*, Spring 1959, vol 49, n°3, p.189

²⁸⁹ Albert Fein, "Parks in a democratic society", *Landscape Architecture*, octobre 1964, pp.24-31.

²⁹⁰ William H. Jordy, "Going back to the father figure", *Landscape Architecture*, Vol 6, octobre 1974, pp.422-428. Les ouvrages recensés sont ceux de Laura Wood Roper, Elizabeth Barlow, Robert Smithson et L'édition de Frederick Law Olmsted Jr et Theodora Kimball Hubbard, *Forty Years of Landscape Architecture, Central Park*, MIT Press, 1973.

²⁹¹ Ada Louise Huxtable, "The tower, the house and the park", *The New York Times*, 17 mai 1970.

l'histoire architecturale au profit des programmes autoroutiers et de rénovation urbaine.

« What better candidate than Olmsted for canonization? » (Quel meilleur candidat que Olmsted pour la canonisation ? ») Renouant avec la métaphore religieuse, l'historienne et critique Elizabeth Barlow Rogers considère Olmsted comme « le prophète du mouvement écologique contemporain ». Barlow Rogers et William Alex sont les commissaires d'une exposition magistrale consacrée à l'œuvre du paysagiste à New York qui s'ouvre le 19 octobre 1972 au Whitney Museum of American Art. "Olmsted's New York": l'exposition est rebaptisée lors de son voyage à travers le pays, « The New York that might have been ». En même temps se déroule une exposition à Washington à la National Gallery sur l'œuvre nationale de Olmsted, qualifié de « first master planner ». A nouveau, le *New York Times* dédie ses pages à la recension de l'exposition et aux liens étroits qu'elle noue avec le présent. « Monsieur Alex qualifie d'«ironique et de chanceux» que le cent-cinquantième anniversaire coïncide avec l'intérêt actuel pour l'écologie. Olmsted montre, dit-il, comment « réorganiser la nature sans la ruiner ; l'urbaniser intelligemment, la laissant rationnellement associée à la grande ville »²⁹². C'est à cette réactualisation de la pensée d'Olmsted que Julius Gy Fabos consacre également plusieurs articles, appelant à penser dans le sillage de l'œuvre du paysagiste ce qu'il nomme le « Metropolitan Landscape Planning »²⁹³. [36]

L'un des clous de l'exposition du Whitney réside dans le dispositif scénographique de projection panoramique en trois dimensions, mis au point à partir du brevet Trachtman qui permet de visionner sur un écran circulaire de trente-quatre pieds de diamètre et de douze pieds de haut, trente-cinq vues successives retraçant l'œuvre de Olmsted. Onze projecteurs visionnent sur un écran géant une fresque à trois-cents-soixante degrés, constituée de onze fragments découpés et remontés pour former une seule image dans laquelle est immergé le visiteur. Comme on peut le lire dans la proposition faite au musée par William Alex, cette nouvelle méthode de projection a été suggérée pour rendre compte des « milieux » créés par Olmsted à New York, tout en s'inscrivant dans la filiation des modes de représentation expérimentés par les expositions internationales de 1939 et 1964, notamment les panoramas. « Olmsted était lui-même conscient des avantages qu'il y avait à présenter son

²⁹² Laurie Johnston, "Olmsted will be honored around country", *The New York Times*, 15 janvier 1972, p.33.

²⁹³ Julius Gy Fabos, « Frederick Law Olmsted and the Metropolitan Landscape Planning », *Planning*, octobre 1972, pp.241-243. Julius Gy Fabor, Gordon T. Milde, W. Michael Weinmayer, *Frederick Law Olmsted Senior, Founder of Landscape architecture in America*, The University of Massachussetts Press, 1968.

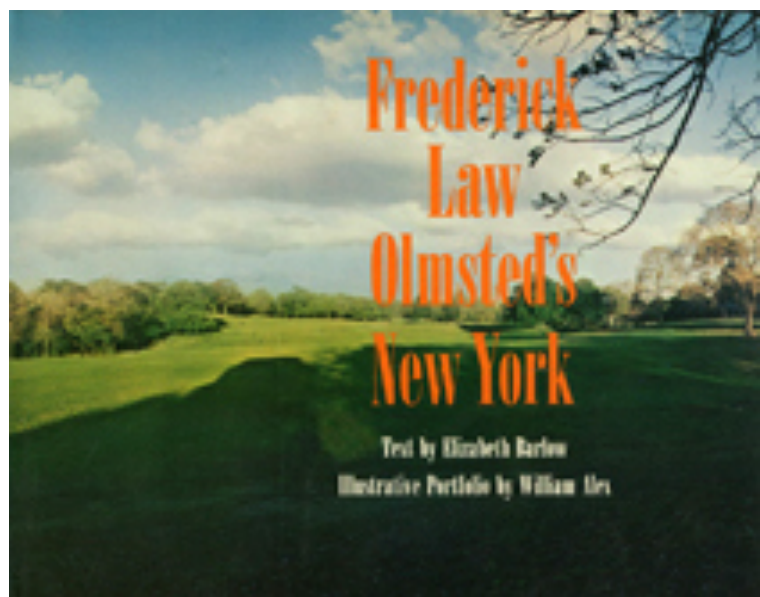
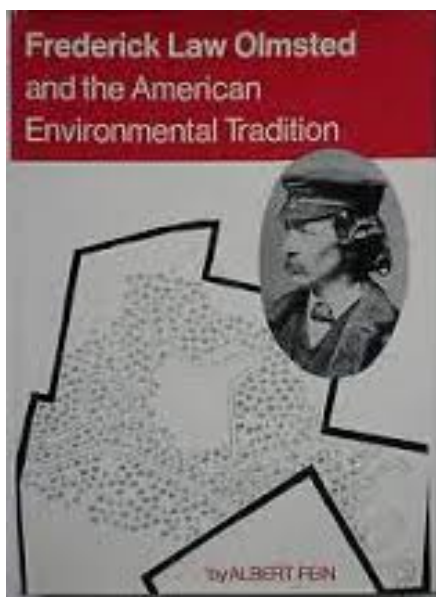


Fig 36: Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the America, Environmental Tradition*, George Braziller, 1972; Elizabeth Barlow Rogers et William Alex, *Frederick Law Olmsted's New York*, Praeger, 1972, Catalogue de l'exposition au Whitney Museum of American Art.

idée par des médiations variées », souligne William Alex à l'appui de la proposition qu'il a faite au musée²⁹⁴.

“Il est ironique de constater que, au moment même où l'on se demande si l'homme est effectivement parvenu à rompre les liens de la biosphère, la chaîne organique qui lie son existence même sur cette planète, l'ingénieur artiste environnementaliste le plus important au monde, Frederick Law Olmsted, vient prendre sa place sur la scène de l'histoire²⁹⁵.”

L'exposition du Whitney marque la prise de conscience écologique très marquée en ces temps de crise qui voit à la fois la perte d'un âge d'or - d'aucuns regrettant que les conditions urbaines et politiques qui ont permis de réaliser de telles œuvres n'existent probablement plus - et l'ouverture d'un champ des possibles que l'artiste Robert Smithson appelle de ses vœux, critique d'une pensée écologiste dont la « tournure d'esprit métaphysique [voit] encore les activités de l'industrie comme l'œuvre de Satan. L'image du paradis perdu nous prive d'une dialectique solide et nous fait souffrir d'un désespoir écologique. Pas plus qu'une personne, la nature n'est à sens unique. [...] Des livres bilingues comme « The Greening of America », proposent une notion de 'conscience' sans substance²⁹⁶ »

“The playground pioneer” : publiant en février 1973 dans le *Harper's Magazine*, une recension de trois ouvrages récemment parus en marge de l'exposition, Carter Wiseman appelle quant à lui à préserver les « précieuses oasis créées par Olmsted » et surtout à projeter sa vision sur les grands problèmes contemporains. Etablissant un parallèle avec la situation qui avait conduit plus d'un siècle auparavant, à décider de la création des grands parcs new-yorkais, Wiseman met en garde contre une célébration d'un « pionnier ressuscité » qui le relèguerait définitivement à l'histoire, en perdant de vue les principes qui avaient guidé son œuvre alors qu'ils revêtent toujours une actualité brûlante pour l'écologie et l'urbanisme. « Cette foi fondamentale dans la ville et le souci de la santé et du plaisir de son peuple sont aussi nécessaires

²⁹⁴ “New Method of Projection”, in “Proposal for a Frederick Law Olmsted Sesquicentennial Exhibition, New York City, 1972”, A proposal by William Alex, Architectural Historian, Source Whitney Museum Archives, “Frederick Law Olmsted's New York, 1822-1903”, Exhibition October, 19th-December, 3rd, 1972, Correspondence.

²⁹⁵ Elizabeth Barlow Rogers et William Alex, *Frederick Law Olmsted's New York*, Praeger, 1972, p.167. La même année est paru l'ouvrage d'Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the environmental tradition*, *op.cit.*, que Lewis Mumford salue en 4^{ème} page de couverture: “Professor Fein demonstrates Olmsted's unique importance as the foremost exponent of ecological planning and regional design”.

²⁹⁶ Robert Smithson, « Frederick Law Olmsted and the dialectical landscape », *ArtForum*, février 1973, pp.117-128.

Architecture

The Tower, the House, and the Park

By ADALOUSE HUXTABLE

IT is not without a certain parochial pleasure that the point out that major architectural shows have been part of the centennial celebration of both New York's Metropolitan and Boston's Fine Arts museums.

The first was the Fine Arts' "Back Bay Boston: The City as a Work of Art" (Nov. 3, 1969-Jan. 11, 1970), for which William Allen ascribed the scientific and aesthetic story of the remarkable creation of a stately suburb of proper Boston on landfill in the latter part of the 19th century. This act of visionary pragmatism was paralleled by the accumulation by Boston's leaders of those treasures that have since settled comfortably into the museum's exceptional collection. There was also a catalogue with essays by Lewis Mumford and Walter Muir Whitehill, and the centennial got off to a solid exhibition-impetuous start.

And now — the Metropolitan — "The Rise of an American Architecture." This large show, which complements the museum's centennial exhibit, "The Century of America" and will run to Oct. 4, is cosponsored by the National Trust for Historic Preservation and the New York Chapter of the American Institute of Architects. It has been conceived and directed by Edgar Kaufmann, Jr., helped by Morrison Hecker, Assistant Curator of the American Wing. Its range, roughly, is from 1815 to 1915, when the development of an American architecture paralleled the growth of our country.

It must be said, first, that the exhibition is a high major de force. And, we hasten to add, a success. As a documentation of the rise of American architecture it could not be more arbitrary. It could be called "Mr. Kaufmann's 10 Best American Buildings" (Or vice versa, actually, and three of them are actually fine buildings at all, which is truly languish from the tongue by one's taste.)

But Mr. Kaufmann, a collector and historian who teaches at the Columbia School of Architecture, pulls it off because this high wire act is backed by a great deal of careful thought and scholarship that ultimately justifies it.

The staid, deliberate, almost tortured limitations imposed on a century and a country of prodigious building production are based on the selection of just three categories of American design — the commercial building, the small house and the city park. For each category there are just three fully documented, specially photographed (mostly by Milton Ewert) examples. There is a great deal of text, but you can't fault what is in. Each selection stands solid as a rock in its catalytic relevance to the mainstream.



The Providence Arcade, 1828, from "The Rise of an American Architecture"
The exhibition as high wire act, backed by scholarship

Olmsted Will Be Honored Around Country



Olmsted about 1840



Elaborate staircases leading down from the mall were among Frederick Law Olmsted's design for Central Park

By LAURIE JOHNSON
Frederick Law Olmsted, the famed 140 "landscape architect" who designed the Central Park in New York City, will be honored in a series of exhibitions around the country.

The Olmsted centennial is being celebrated in a number of ways. In New York City, the Metropolitan Museum of Art is mounting a major exhibition on Olmsted's work. The exhibition, which will run from Nov. 23 to Jan. 11, is the first major retrospective of Olmsted's work since his death in 1895.

The exhibition is being organized by Edgar Kaufmann, Jr., and Morrison Hecker, Assistant Curator of the American Wing. It will feature a wide range of Olmsted's work, including his designs for Central Park, Prospect Park, and the Battery Park City esplanade.

The exhibition is being held in the American Wing of the Metropolitan Museum of Art. The American Wing is a new wing of the museum, which was opened in 1979. It is dedicated to the study and display of American art and architecture.

The exhibition is being held in the American Wing of the Metropolitan Museum of Art. The American Wing is a new wing of the museum, which was opened in 1979. It is dedicated to the study and display of American art and architecture.



Steps from the mall to the Bethesda Fountain hill stand, and people visit the park that Olmsted wanted to provide city people with a refuge from city dust and dirt

Landscape as Design: 2 Shows Focus on Olmsted

By PAUL GOLDBERGER

THEIR deteriorated condition often blinds us to the fact that most of New York's parks are remarkable works of design — truly extraordinary syntheses of art, engineering and social ideas. Such places as Central, Prospect, Riverside and Carl Schurz Parks and the Brooklyn Heights Promenade create an image of a city that is not only coherent, but also civilized and even graceful, a city in which a respect for natural landscape is blended perfectly with an expression of the democratic ideal.

Two significant new exhibitions touch on this theme in quite different ways: "Art of the Olmsted Landscape" at the Metropolitan Museum of Art, an introduction to the work of Frederick Law Olmsted, chief designer of Central and Prospect Parks, and "The Battery Park City Esplanade" at the Urban Center, 457 Madison Avenue, a look at the waterfront park planned for the Battery Park City complex in Lower Manhattan.

The exhibitions are altogether different, but they complement each other perfectly. The first is a homage to the man whose social vision shaped the urban-park philosophy of the 19th century not only in New York City, but also for the country. The second is a reminder that Olmsted's ideas are not at all a part of dead history — that they remain a valid inspiration for the finest park designs of today.

It makes sense to see the Met's show first, because a knowledge of Olmsted's work can only enrich our appreciation of the fine esplanade design planned for Battery Park City. The Olmsted show, which was organized by the City Landmarks Preservation Commission and financed by the Arthur Ross Foundation and National Endowment for the Humanities, is relatively modest as the sort of exhibitions we are accustomed to seeing at the Met go.

There are not rooms filled with material, and there are no dazzling objects that will bring huge crowds. The centerpiece of the exhibition is really Central Park — which is shown in terms of a huge and altogether stunning model and visible in actuality through the glass wall of the courtyard of the American Wing.

The exhibition, which was organized by Bruce Kelly and Gail Guillet, is as clear an introduction to the work of Olmsted and his partner, Calvert Vaux, as one could ask for. It is based on a correct understanding of Olmsted's multifaceted nature — he was not solely an aesthetician or solely an engineer or solely a social scientist, but a remarkable blend of all three.

To Further the Democratic Ideal

The exhibition presents Olmsted and Vaux's parks as a series of landscape experiences, from formal to informal, from ordered to rustic, all woven together in a carefully wrought sequence. The intent was not just the simple provision of open space, but the more subtle goal of providing visual and psychological relief from the density of the 19th-century city and a chance for different social classes to mix easily. It was Olmsted's notion that urban parks would thus further the democratic ideal.

All of this is explained through a series of fine photographs, of discreet but thorough captions and quotations from Olmsted. The exhibition touches briefly on Olmsted's work throughout the United States, but concentrates, understandably, on his and Vaux's work in New York. An impressive and exceedingly elegant catalogue edited by Mary Ellen W. Hern has been published to accompany the exhibition, and in its wealth of historical photographs alone it provides a contribution to the Olmsted literature.

Unfortunately, the show, which will be on view through Nov. 23, has been rather overdesigned by Murry Gelberg, who has presented most of the material on either benchlike metal structures or on hanging white banners that flutter in the air currents of the Met's ventilation system. The notion of the benches is obviously to avoid the need for walls or vertical partitions and thus keep a clear view of the American Wing's garden court; the intention is admirable, but we must look down at every picture and caption, and it is awkward indeed.

A model forms the centerpiece of the exhibition at the Urban Center, too, but it is very different from the intricate scale model of Central Park at the Met. The Battery Park City Authority, the quasi-public agency that is building the Battery Park City project, has filled an entire exhibition room of the Urban Center on Madison Avenue with a full-size model of a 30-foot-long, 10-foot-deep section of the planned waterfront esplanade, complete with real benches, real hexagonal paving stones and a real street lamp. We can sit on the benches and pretend we are in a finished Battery Park City; there is even a photograph of the view out to New York Harbor to complete the illusion.

Another room contains drawings, smaller models and photographs to provide more thorough documentation of this design, which was created by Cooper-Eckstut Associates, the architects and planners who also designed the master plan for Battery Park City. It is an important design; the Battery Park City esplanade has virtues that few civic designs in this city have had since the days of Olmsted.

The waterfront esplanade is a combination of familiar elements used with great sophistication. There is to be no concrete here, no fancy waterfalls, no lights that look like lollipops. Instead, there are the hexagonal paving stones that New Yorkers know from the sidewalks surrounding Central Park, old-fashioned street lamps quite similar to those in Central Park, simple and comfortable benches and a gracefully curving metal rail tying into a rich granite wall at the water's edge.

It is a mix of plain and familiar materials with elegant ones, and it will provide a public environment of considerable dignity and comfort. There will be a wide promenade near the river and a second walk beneath a canopy of trees farther inside; the total width will be 70 feet, and the length will be most of Lower Manhattan.

This esplanade is not just a casual proposal — the first 800-foot section of it, costing \$3.1 million, is under construction at the Hudson's edge between Albany and Liberty Streets.

The Urban Center is open Monday through Saturdays from 10 A.M. to 5 P.M. Admission is free. The Battery Park City exhibition will run through Oct. 15.



Frederick Law Olmsted

Fig 37 : Les trois grandes expositions new-yorkaises sur Olmsted recensées dans le *New York Times*
 Ada Louis Huxtable, « The tower, the house and the park », 17 Mai 1970;
 Laurie Johnson, "Olmsted will be honored around country", 15 janvier 1972;
 Paul Goldberger, "Landscape as design: two shows focus on Olmsted", 13 octobre 1981
 Sources archives New York Metropolitan Museum of Art (1+3) et Whitney Museum of American Art (2).

aujourd'hui qu'autrefois. [...] Le danger est que nous le consacrons comme une figure héroïque d'un âge passé et que sa pensée soit perdue²⁹⁷."

L'année de commémoration voit aussi s'amorcer l'entreprise de publication des écrits d'Olmsted à l'initiative des historiens Charles Beveridge et Charles MacLaughlin. Dix ans plus tard, ce dernier raconte dans un article intitulé « Olmsted's Odyssey » le travail d'édition en cours « des lettres d'un homme qui a changé la façon dont les Américains perçoivent leurs villes, leurs suburbs, leur wilderness. [...] Esthète, ingénieur, réformateur, Olmsted (1822-1903) a conçu une grande partie de l'Amérique urbaine²⁹⁸. »

Entre-temps, une nouvelle rétrospective a été présentée en 1980 au Metropolitan Museum of Art, « The art of Olmsted Landscape ». A nouveau, le *New York Times* lui consacre une recension sous la plume de Paul Goldberger²⁹⁹. [37] Une immense maquette de Central Park tel qu'il existait en 1880, visible depuis le parc à travers la grande façade vitrée de la cour de l'American Wing, témoigne de la démarche engagée par la Landmarks Commission pour restaurer le parc. Si la renaissance d'Olmsted est l'occasion d'inscrire le présent confus et bouleversé dans une généalogie plus ancienne, afin de rouvrir les potentialités du passé et mieux renouer avec le futur, elle a aussi touché ses réalisations marquées par plusieurs décennies de transformation, qui pour certaines, vont faire l'objet de réhabilitations. La renaissance de Central Park qui redevient « manifeste » donne lieu à la création en 1980 par Elizabeth Barlow Rogers du Central Park Conservancy, agence privée responsable de l'administration du parc qui produit un travail minutieux de conservation et de restauration. Un siècle après leur réalisation, les parkways de Brooklyn font l'objet d'une inscription comme « scenic landmark », en 1975 pour l'Ocean Parkway et en 1978 pour l'Eastern Parkway³⁰⁰.

²⁹⁷ Carter Wiseman, "The playground pioneer", *Harper's Magazine*, février 1973, pp.105-106. Les ouvrages recensés sont ceux de Albert Fein et Elizabeth Barlow, ainsi que *The Nature of Recreation*, by Richard Wirman, Alan Levy and Joel Katz, MIT Press, 1972.

²⁹⁸ Charles Capen McLaughlin, « The environment: Olmsted's Odyssey », *Wilson quarterly*, summer 1982, pp.78-87. La citation figure p.78.

²⁹⁹ Paul Goldberger, « Landscape as design: two shows focus on Olmsted, *The New York Times*, 13 octobre 1981.

³⁰⁰ "Ocean Parkway, Borough of Brooklyn", Landmarks Preservation Commission, January 28, 1975, n°3, LP-0871, 2 pages, Source Columbia University; "Eastern parkway, Borough of Brooklyn", Landmarks Preservation Commission, August 22, 1978, Designation List 117, LP-0998, 6 pages, Source Columbia University.

Le revival du parkway

“Le paysage d’Olmsted fait pâlir le paysage actuel” (« Olmsted landscape pales the actual landscape³⁰¹ »). Au-delà des commémorations, ce sont donc les réalisations pionnières des parkways new-yorkais qui font l’objet d’un retour en grâce, dont la réactualisation oppose une alternative aux ravages qu’ont connus la ville et la région sous l’assaut du programme autoroutier. Leur patrimonialisation s’accompagne d’un certain nombre d’études critiques qui interrogent les mutations urbaines des parksystems. Martha Rogers publie en 1983 dans la revue *Landscape Architecture*, un article qui fait le récit de l’agrandissement de la ville à travers l’ascension et le déclin des systèmes de parcs. « The Bronx Parks System, A faded design » : elle rappelle combien le Parksystem du Bronx a participé de l’extension de New York, l’anticipant et la planifiant alors que la population de la ville allait décupler entre 1880 et 1920³⁰². Christian Zapatka et Alex Krieger lui emboîtent le pas avec deux études fouillées sur les parksystems de New York et de Boston, suivies de la publication en 1987 d’un colloque qui se tient à l’Appalachian University sur le thème des parkways³⁰³. [38]

Ces études affirment le parkway comme récit rétrospectif de la ville tout en soulignant l’actualité de son idée. En 1989, paraît un nouveau dossier dans la revue *Landscape Architecture*, intitulé « Parkway design, a lost art ? ». Il s’inscrit dans le contexte d’une rencontre qui a réuni les représentants de vingt-huit organisations issues de l’*American Association of State Highway and Transportation*. Elles expriment à cette occasion leur souhait d’amplifier l’entreprise de patrimonialisation et de restauration des *Scenic byways*. Au-delà, les professionnels des autoroutes appellent à un renouveau de leurs cultures et de leurs savoirs, tandis que les paysagistes revendiquent d’être plus impliqués dans la conception des voies. Critique d’architecture au *Washington Post*, Benjamin Forgey introduit le dossier en revenant sur les fondations de la discipline du paysagisme, appelant à un renouveau du parkway.

« Au cœur du Landscape architecture, à ses débuts en tant que profession, se trouve l’art de la voie. Avant et après l’avènement de l’automobile, les paysagistes pionniers tels que les Olmsted, utilisèrent le pouvoir des routes comme éléments structurels pour façonner le territoire. A mesure que les voyages automobiles se

³⁰¹ “Olmsted landscape pales the actual landscape”, *Industrial Design*, janvier-février 1982, Vol 29, pp.55-56

³⁰² Martha Rogers, “The Bronx Parks System, A faded design”, *Landscape Architecture*, 1983, vol 27, n°2, pp. 13-21. Voir aussi la publication de Galec Cranz, *The politics of Park design*, MIT Press, 1982.

³⁰³ Christian Zapatka, *op.cit.*, Alex Krieger et Anne MacKin, “Il sistema dei parchi di Boston”, *Casabella*, Septembre 1986, pp.42-53. Le colloque universitaire de l’Appalachian State University, s’est tenu en 1985 et a été publié in *Parkways : Past, present and future*, *op.cit.*

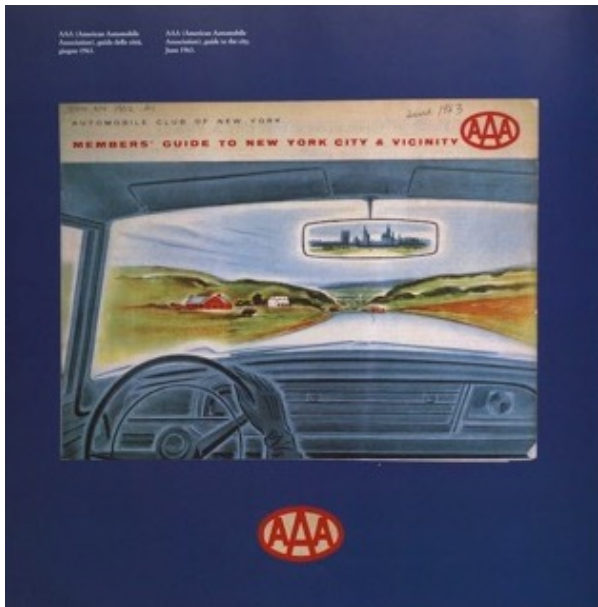
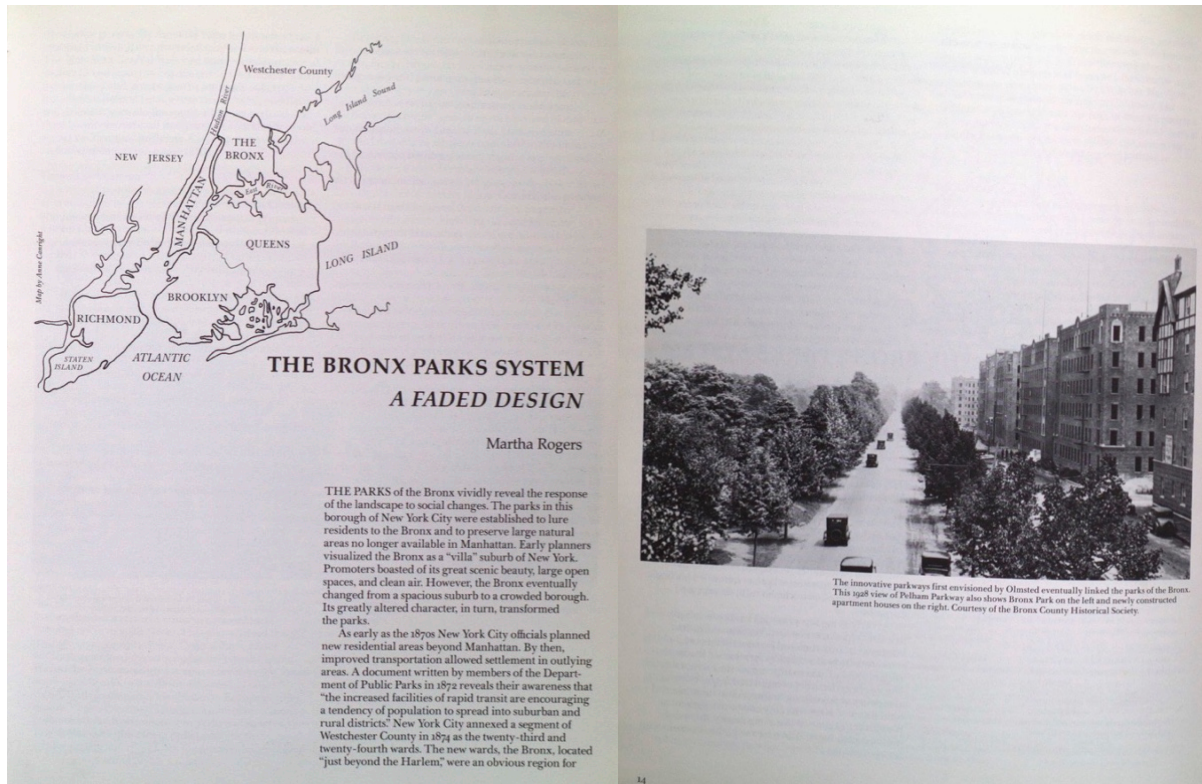
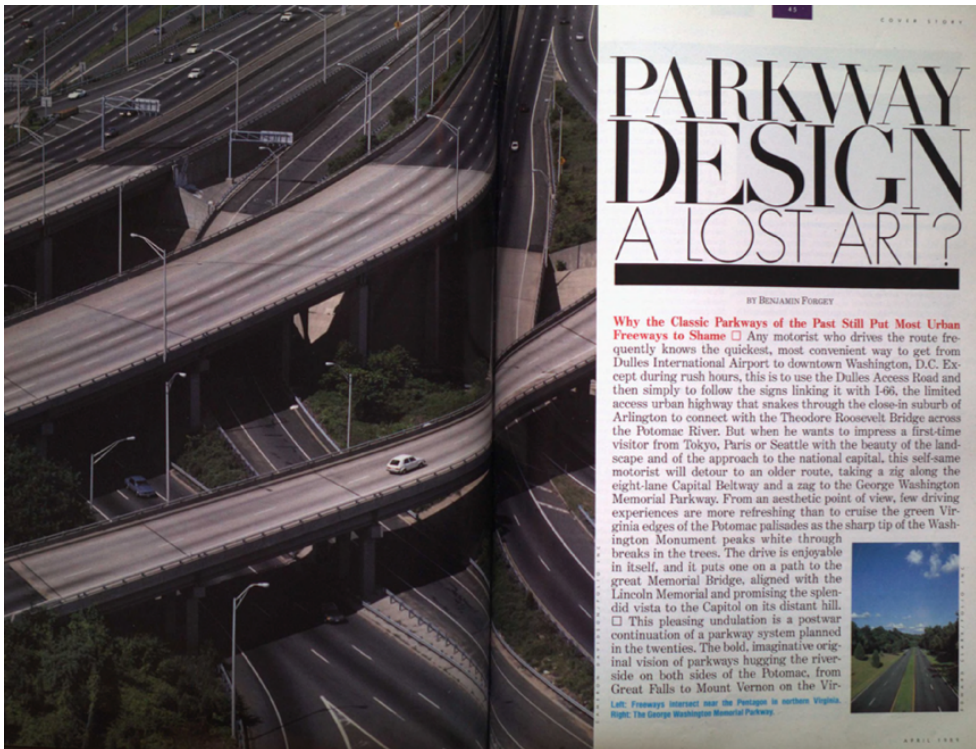


Fig 38: Martha Rogers, "The Bronx Parks System, A faded design", *Landscape Architecture*, 1983; Christian Zapatka, "In Progress's Own Image: The New York that Robert Moses Built", *Lotus international*, 1986



PARKWAY DESIGN A LOST ART?

BY BENJAMIN FORGEY

Why the Classic Parkways of the Past Still Put Most Urban Freeways to Shame

Any motorist who drives the route frequently knows the quickest, most convenient way to get from Dulles International Airport to downtown Washington, D.C. Except during rush hours, this is to use the Dulles Access Road and then simply to follow the signs linking it with I-66, the limited access urban highway that snakes through the close-in suburb of Arlington to connect with the Theodore Roosevelt Bridge across the Potomac River. But when he wants to impress a first-time visitor from Tokyo, Paris or Seattle with the beauty of the landscape and of the approach to the national capital, this selfsame motorist will detour to an older route, taking a zig along the eight-lane Capital Beltway and a zag to the George Washington Memorial Parkway. From an aesthetic point of view, few driving experiences are more refreshing than to cruise the green Virginia edges of the Potomac palisades as the sharp tip of the Washington Monument peaks white through breaks in the trees. The drive is enjoyable in itself, and it puts one on a path to the great Memorial Bridge, aligned with the Lincoln Memorial and promising the splendid vista to the Capitol on its distant hill.

This pleasing undulation is a postwar continuation of a parkway system planned in the twenties. The bold, imaginative original vision of parkways hugging the riverside on both sides of the Potomac, from Great Falls to Mount Vernon on the Vir-

ginia side, is the centerpiece of the Washington Metropolitan Area Rapid Transit Authority's (WMATA) \$1.5-billion, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

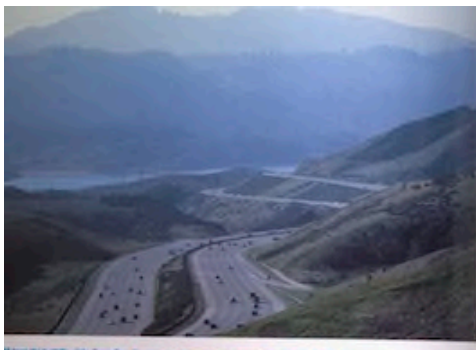
The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.



It kept the benefits of the Santa Cruz Mountains as it winds its way from San Francisco to San Jose.

opening these existing species are roadside plantings thousands of high-quality shrubs such as willows, sedges and grasses. University of Wyoming biologist called many of the needs in situ. Road cuts were covered with their original topsoil, heavily seeded and soil with hydrophobic fair mesh or gravelor mats. Instead of dark black asphalt was placed over a layer meant for good drainage.

Additionally, highway landscape architects have studied their own like landscape painters, working of trees and planting. "There is an elaborate for walking the way one seasoned road designer. In recent years, the U.S. Forest Service has introduced more and more scenic views. Using programs called Perspectives and ViewMap on Howland Packard Road, we can produce artwork that looks like the photos of those National Parks.

Using such small scale to planning, the Forest Service is trying to approach the recreational potential on its 6 miles of roads on 120 National Forests. But there is other parkway designers, says California. "We want to show people working forests, providing the

ter and minerals." A "viewshed" might include Great Black Butte, a volcanic cone that has been kept to be ride enough wood for 4,200 frame homes, or Great Lakes Highway in Douglas, where an area denied by battles has been interpreted for the public.

Park Service Projects

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

of its winding link of the 40-mile Blue Ridge Parkway as the Appalachian. The \$25 million, 7.7-mile section would 2002 traverse Grandfather Mountain in North Carolina. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

As a result, the road is a narrow, 7.7-mile section of the Silver Line. The segment includes the award-winning Linn Cove Viaduct, a 1,243-foot bridge winding its way through wooded slopes and 350-year-old trees. The viaduct was built "from the top down," with piers and 123-point road sections lowered in place a minimum distance to the landscape.

This the viaduct has won much acclaim—it has even won the 2002 National Highway Construction Award. After a 19-year controversy over a proposed tunnel through the 1,500-foot mountain, the Park Service asked an alternate route at a 4,000-foot elevation that would ultimately require construction of a dozen bridges, in some stream crossings, the roadbed was anchored on just boulders without disrupting the flow of water.

The culvert and bridge facings were built from crushed grey granite quarried right on the mountain. "The granite just loved it," says Skaps. "You could slice it up like butter, but it's a good, strong rock. You could cut a 12-foot curb six inches wide." The quarries were situated "loosely" with topsoil and grass seeds, while red oaks were planted with native varieties of oak, spruce, rhododendron, laurel, hickory and hawthorn.

It also planned to look into and complement the Blue Ridge Parkway, a two-lane, 19-mile road that would have the foundation of a 40-mile "greenway" connecting 30 recreation areas near this western Virginia city of 10,000. The parkway will also link the Blue Ridge to a new state park.

The National Park Service is inattentive about the projects of its roads. "They should be taken to be in charge and lay lightly on the land," says John (Jeb) Burt Foster III, landscape architect for the Park Service's River Service Center. "Traffic is of secondary concern; it's speed is of no consequence." Park superintendents to even, are of great consequence. They would grow all eyes but often put much enlightenment on nature road building. Bright can cite the case of a scenic 40-mile road in the sky road in Capetown National Park. "The northern section is very idiosyncratic, with a long way of saying it sticks. The alignment is almost uncorrected. It just doesn't flow right." What happens? "Let's say some landscape architects imposed the same proposed as 'pointed' onto the view range of a 40-mile road. You can move through the landscape from the driver's perspective or from a bird's-eye view right. It's very realistic. It's a good reference ability to compare those to park superintendents, and which could lead to a two-dimensional, flat, 2D view of the landscape.

Fig 39: Benjamin Forgey, "Parkway design, a lost art?"; Michael Leccese, "Roadways recovered", *Landscape Architecture*, 1989, Vol 79.

multiplèrent, les paysagistes devinrent des acteurs clés d'une conception des parkways intégrant les préoccupations liées aux loisirs, à l'esthétique et à l'environnement, au cœur de la planification et de la conception des transports. [...] Ensuite, survint « un apparent déclin de la contribution des paysagistes » à la conception des routes. [...] Enfin, le consensus qui réunit ce mois-ci le Forum du Landscape Architecture, veut que les paysagistes puissent retrouver leur rôle plein et entier dans la conception des voies³⁰⁴.”

“Pourquoi les parkways classiques du passé font-ils encore honte à la plupart des autoroutes urbaines ?” Consacré à l'art du parkway, le premier article du dossier propose de revenir aux origines pour projeter le futur. Citant Wilbur Simonson, un paysagiste ayant œuvré avec Clarke au sein du Westchester County qui décrivait l'entreprise du parkway dans l'esprit du « Bioengineering » - « a marriage of architecture, landscaping and civil engineering » -, Forgey recourt à la métaphore biologique des corps étrangers pour dénouer l'oxymore et montrer en quoi l'idée du parkway peut contribuer au renouveau de l'aménagement.

« La question est en partie celle de la définition. Sur la base des Expressways réellement construites, on pourrait argumenter de manière convaincante que [...] de telles routes agissent comme des corps “étrangers”, séparant autant les lieux les uns des autres que les reliant. La nécessité est cependant évidente d'élargir l'idée de contexte pour inclure l'environnement construit dans toute sa complexité. [...] Si l'on abandonne mentalement la ségrégation physique et l'isolation pour penser en termes d'intégration et d'interconnexion, il devient alors possible avec les lieux qu'elles relie, d'imaginer des voies plaisantes et significatives. Possible aussi d'imaginer dans certains cas une renaissance du parkway³⁰⁵. »

« Roadways recovered » : s'interrogeant sur l'agression qu'a constituée le paysage de « nos » highways, le deuxième article est signé par Michael Leccese. Il dresse une rétrospective de la création des parkways pour développer un véritable « Parkway manifesto », convoquant la référence désormais sacrée du Bronx River Parkway, dénonçant les errements dont sa manipulation a pu faire l'objet, saluant l'œuvre de Robert Moses, pointant du doigt la responsabilité des ingénieurs qui gouvernent désormais ces infrastructures, saluant la nécessaire réintégration du savoir paysagiste. [39]

« La déclaration se lit comme un manifeste du parkway. Le concept de la route d'avant-guerre n'était pas l'idée d'un transit rapide et direct, mais plutôt un effort pour tisser un ensemble de bénéfices environnementaux et esthétiques. [...] Beaucoup de choses ont changé dans les années cinquante, la première décennie de l'ère interétatique dominée par les ingénieurs. [...] Bien que la réputation de Moses soit aujourd'hui recouvrée, son système de parkways n'a de cesse d'être attaqué ; Parmi ses assaillants, citons le trafic intense – 600 000 trajets

³⁰⁴ Note of editors, *Landscape Architecture*, 1989, Vol 79, p.43

³⁰⁵ Benjamin Forgey, “Parkway design, a lost art?”, in *Ibid*, p.47.

quotidiens – et les ingénieurs des autoroutes de l’Etat de New York déterminés à « moderniser » les routes classiques telles que Meadowbrook Parkway, qui comporte des ponts en pierre et un tracé en courbe. [...] A partir de 1986, le département des transports de l’Etat de New York a prévu un total de 187 millions de dollars pour financer des « améliorations » qui élimineraient une partie de cet héritage. [...] Maintenant, cependant, le pendule semble revenir doucement vers la conception du parkway³⁰⁶. »

La redécouverte des valeurs du parkway et de l’alternative possible qu’il constitue face au désarroi autoroutier, s’accompagne d’une poursuite de la patrimonialisation des artefacts qui l’ont incarné. En 1992, est entérinée l’inscription d’une section de treize miles du Bronx River Parkway au National Register of Historic Places. Particulièrement altéré en soixante-dix années d’activités, ce dernier est sous la responsabilité du comté du Westchester. « Ce fut le premier parc linéaire au monde traversé par une voie [...]. Les gens sont venus du monde entier pour le voir³⁰⁷. » Dans la foulée de cette reconnaissance, les élus engagent des consultations, saisissant l’opportunité des travaux de restauration de l’environnement de la Bronx River, pour mobiliser des fonds et plaider pour une réhabilitation du parkway.

« Rethinking » : héritage ou résilience ?

Ce tournant des années 1990 est marqué par la relance de la planification régionale avec la publication en 1996 du troisième plan régional dont le périmètre couvre désormais trois Etats (New York, New Jersey, Connecticut) et dont le rapport donne le ton avec son titre principal, « A Region at Risk »³⁰⁸. Les crises régulières qu’a subies la ville ne sont pas étrangères à cette rhétorique prémonitoire des catastrophes terroristes et naturelles qui vont frapper la ville au tournant du millénaire. Cet affichage du risque et de l’incertitude marque surtout un changement de trajectoire dans la pensée du planning. Lorsqu’il s’agit d’évoquer les grandes figures de l’aménagement new-yorkais, le recours au passé se signale par une déférence marquée d’une prise de distance. « Olmsted et son successeur tout aussi audacieux, Robert Moses, ont été capables de réaliser leurs grandes visions environnementales à l’image de leurs intentions premières. [...] Aujourd’hui, Olmsted et Moses ne

³⁰⁶ Michael Leccese, “Roadways recovered”, in *Ibid*, pp.49, 50, 51, 55

³⁰⁷ Barry Samuels, County Parks Commissioner, et Katherine S. Carsky, County Legislator, cités in Tessa Melvin, “Bronx River Parkway: acting to save a dream”, *The New York Times*, 18 octobre 1992, p. WC13.

³⁰⁸ Regional Plan Association, *A Region at Risk, the Third Regional Plan for the New York-New Jersey-Connecticut Metropolitan area*(Robert D. Yaro and Tony Hiss), Island Press, Washington DC, 1996, 300 pages. Il sera suivi vingt ans plus tard, du quatrième Plan Régional, édité par la Regional Plan Association, *The Fourth Regional Plan, Making the Region work for all of us*, Novembre 2017.

sont plus là pour nous guider, mais ce n'est pas ce qui est nécessaire dans la région plus complexe et plus diversifiée que nous connaissons³⁰⁹."

L'une des colonnes vertébrales de la « résilience » portée par le plan, réside pourtant dans le dessein d'un « Greensward », défini comme l'infrastructure régionale des forêts, marais, estuaires, qui doit former les « green limits for future growth »³¹⁰. Emprunté au nom qu'avaient donné Olmsted et Vaux à leur projet de parc central, le terme de Greensward ne désigne pas ici un instrument de l'agrandissement de la métropole tel que l'avaient conçu les paysagistes, mais plutôt le moyen de le contenir, en délimitant par ce moyen les contours de son développement, en préservant les ressources naturelles et récréatives. Sanctuaires à préserver, nouvelles réserves à constituer : c'est à la consolidation d'un patrimoine comme rempart d'une urbanisation galopante, que s'attellent les planners.

Après Olmsted, c'est à la renaissance d'un autre père fondateur qu'assiste le tournant du siècle. « Repenser Moses, et si le célèbre maître bâtisseur de New York n'était pas un si mauvais homme après tout ? » : la revue *Metropolis* inaugure la réhabilitation du « Power Broker » dans son numéro de Août-Septembre 2002. « Depuis ma petite perspective, il fut l'un de nos plus grands héros du 20^{ème} siècle et l'un de nos plus grands américains », écrit Phillip Lopate de façon provocante. S'appuyant sur une lecture de la biographie de Caro, dont il montre les mésinterprétations multiples, il pointe du doigt cette propension dans l'urbanisme à désigner les héros et les boucs émissaires (« the good guy and the bad guy ») sans comprendre les nuances essentielles de leur action qui constituent les fondements de leur pratique.

« Il existe un consensus étonnant sur le fait que l'Etat et la ville qui ont réalisé la plupart des travaux publics à New York dans les années 1930, 1940 et 1950, étaient un monstre, l'ennemi du bien. Ce conte manichéen – comment Moses a ruiné ou tenté de ruiner New York – est en effet devenu le récit de la ville après la guerre, notre légende de Remus et Romulus. [...] En fait, Robert Caro a consacré des centaines de pages de manière diligente et judicieuse à la chronique des choses magnifiques faites par Moses, mais cela a peu importé, parce que d'une part, la plupart des gens qui ont résumé *The Power Broker*, n'ont jamais lu cet ouvrage conséquent et d'autre part, parce que le public est fasciné par l'image d'un Moses comme vampire plus que comme bienfaiteur³¹¹."

La réhabilitation complète de Moses est consacrée par une grande exposition qui se tient en 2008 en trois lieux symboliques de son action : au Museum of the city of New York, (créé en 1923 en bordure de Central Park), au Queens

³⁰⁹ *Ibid*, p.87.

³¹⁰ *Ibid*, p.83.

³¹¹ Phillip Lopate, « Rethinking Robert Moses, What if New York's notorious master builder wasn't such a bad guy after all? », *Metropolis*, août-septembre 2002, pp.42, 44, 46, 48, 50.

Museum of Art, pavillon de la ville édifié pour la World Fair de 1939 qui a également accueilli celle de 1964 (et héberge toujours le panorama commandé par Moses), ainsi qu'à la Wallach Gallery. Le catalogue de l'exposition, établi par Hilary Ballon et Kenneth Jackson, recense pour l'occasion l'œuvre complète de Robert Moses tandis que le *Journal of the Society of Architectural Historians* en propose une recension élogieuse sous la plume de Elizabeth Barlow Rogers, qui, trente-six ans auparavant, avait conçu l'exposition du Whitney Museum sur le New York d'Olmsted³¹². Dans la foulée de la rétrospective, le musée de la ville accueille une nouvelle exposition permanente sur l'histoire de New York, *New York at its core*, retraçant l'histoire de la ville depuis sa genèse, les cycles de crise et de renaissance qu'elle a traversés, depuis la grande dépression jusqu'aux années 1970 et aux catastrophes qui ont frappé la ville plus récemment : les attentats du World Trade Center et l'ouragan Sandy. [40]

La renaissance de Moses s'accompagne d'une promotion des ouvrages qu'il a réalisés que les chercheurs comme Michael Caratzar, à propos de la Cross-Bronx Expressway, proposent de considérer comme des constructions historiques susceptibles de faire l'objet d'une campagne de préservation. Dans cette perspective historiciste, David Gissen évoque dans la revue *Quaderns* la portée d'une perspective patrimoniale pour reconsidérer l'infrastructure comme objet et idée.

“ La préservation de la Cross-Bronx Expressway est une idée fascinante car elle nous amène à considérer l'appareil du discours sur la préservation, souvent utilisé pour des bâtiments ou des paysages bâtis, pour le projeter sur un vaste système infrastructurel qu'il nous est encore difficile d'envisager avec une conscience historique. [Cette perspective] suggère que ce sont peut-être les conservateurs et les historiens - et non les ingénieurs - qui devraient sauvegarder l'infrastructure des États-Unis, à la fois comme un objet et comme une idée. Ceci en retour, transforme notre perception de ce que sont l'infrastructure et l'histoire.³¹³

Encensé puis oublié et stigmatisé, le Henry Hudson Parkway renaît à son tour, objet d'une entreprise de labellisation comme « scenic byway » qui inaugure un projet de restauration de longue haleine³¹⁴. Ce cycle d'oubli et de réhabilitation qui jalonne l'histoire du parkway, se lit aussi dans le rapport

³¹² Hillary Ballon et Kenneth T. Jackson, eds, *Robert Moses and the modern city, The transformation of New York*, op.cit. Lire la recension de l'exposition dans le *Journal of the Society of Architectural Historians*, mars 2008, pp.130-133. Une nouvelle exposition a eu lieu à l'été 2018, à Long Island, présentant une rétrospective des aménagements réalisés par Robert Moses à Long Island.

³¹³ David Gissen, « Infrastructure preservation », *Quaderns*, n°262, Automne 2011.

³¹⁴ “[The label initiative as a scenic byway] intended to encourage local communities to protect road corridors of outstanding scenic, natural, recreational, cultural or historic significance”, Source State Department of Transportation. Francis Morrone, “The most beautiful thing in the world”, *The New York Sun*, 17 janvier 2006.

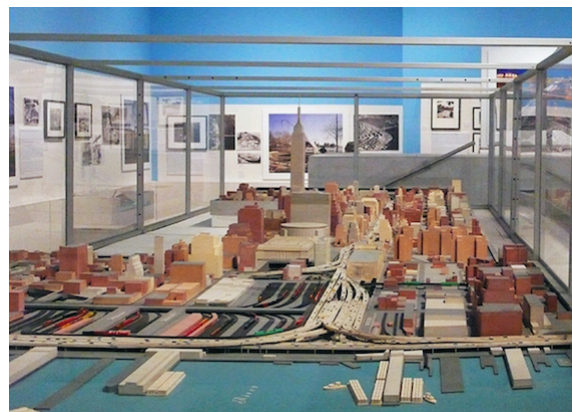
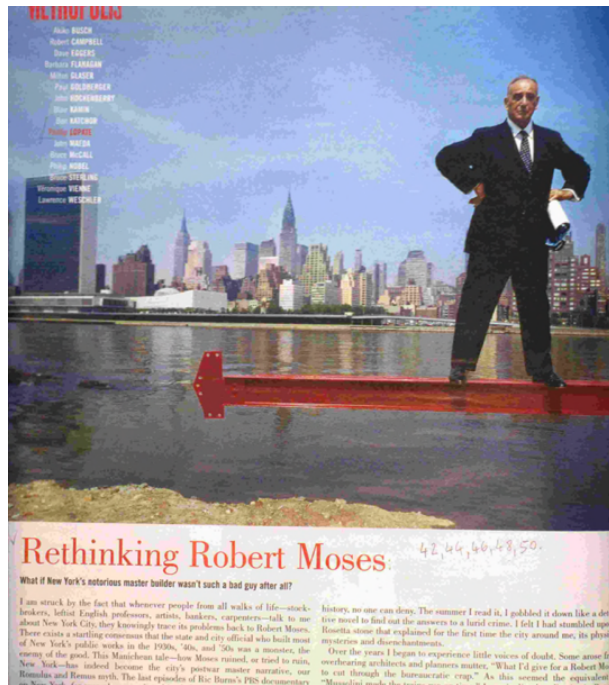
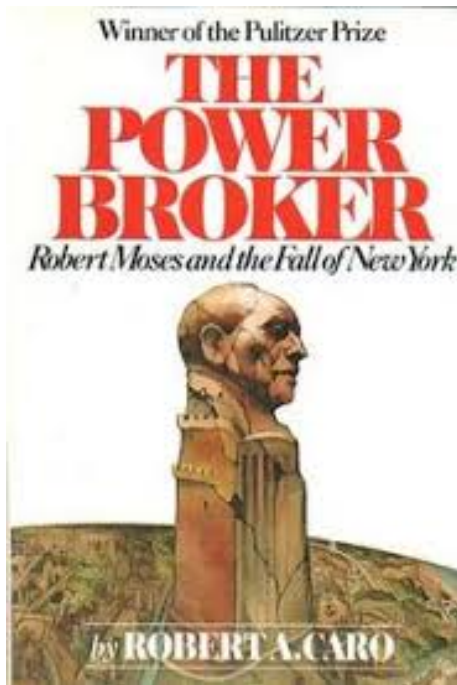


Fig 40: En haut à gauche, couverture de Robert Caro, *The Power Broker*, New York, Vintage Books, 1974; à droite, Philip Lopate, « Rethinking Robert Moses », *Metropolis*, août-septembre 2002; en bas, photographies de l'exposition *Robert Moses and the modern city, Remaking the Metropolis*, Museum of the city of New York, 2007

landscape

Francesco Dal Co

È difficile ricordare un'epoca in cui sia stato più impellente adottare incitive politiche di pianificazione urbana e pensare ai modelli che queste politiche dovrebbero seguire di quella che viviamo. Nel giro di pochi anni gli esseri umani che abiteranno nelle città saranno più numerosi di quelli che vivranno nelle campagne, ma il mondo contemporaneo ha già dato ampie prove di non disporre dei mezzi per far fronte alla sfida rappresentata da questa definitiva trasformazione. Alla rivoluzione che trasformò le società e le economie tra Settecento e Ottocento, l'Occidente contrappose un progetto scientifico rimasto incompiuto che aveva però il pregio di esprimere una cultura, mentalità, visioni politiche e utopie sufficientemente solide ma non altrettanto sufficientemente condivise, funzionalmente riassunte da parole quali "city planning", "Stadttebau", "urbanistica". La funzione e lo spazio che questa cultura ambiva coprire sembrano essersi esauriti. Frammentariamente su quanto di quello spazio rimane vengono compiute saltuarie ed estemporanee incursioni. Può incuriosire, ma non sorprendere, notare che come accadde alla metà dell'Ottocento negli Stati Uniti dove le città crebbero ad un ritmo sino ad allora sconosciuto, queste incursioni per lo più vengono oggi condotte da coloro che hanno assunto il paesaggio come tema della loro pratica progettuale. Non soltanto, per la cultura architettonica la parola "landscape" ha riconguistato una centralità e implicazioni simili a quelle che assunse ai tempi in cui Frederick Law Olmsted costruì Central Park a New York, portando a termine, dal 1857, una delle imprese grandiose realizzate dall'urbanistica moderna.

La progettazione di sistemazioni paesaggistiche e di nuovi paesaggi o di opere volte a conservare valorizzando quanto nel paesaggio è stato costruito è attualmente il surrogato dei progetti, dei programmi e delle attese che in passato espressioni quali "pianificazione territoriale" e "urbanistica" indicavano. Come alla metà dell'Ottocento (lo attesta anche uno scritto di un intelligente architetto paesaggista quale Michel Desvigne significativamente intitolato *Intermediate Natures*, ricordato in queste pagine) i progettisti del paesaggio si occupano di ciò che è "intermedio" ovvero "residuale", di spazi i cui confini, anche i più estesi, coincidono con «mura glie ben più alte di quella cinese» ricordava Olmsted, che le città frappongono tra sé e la natura. Compito dell'architetto del paesaggio, spiegava Olmsted, «è giudicare le potenzialità e i limiti di ogni luogo» per viola-



Fig 41: Francesco Dal Co, "Landscape Architecture", *Casabella*, 2010; Mark Hough, "Frederick Law Olmsted is holding us back (There I said it)", *Landscape Architecture Magazine*, Février 2012.

ambivalent que nouent les professions – ingénieur, architecte, urbaniste, paysagiste - autour des artefacts de grande échelle sur lesquels elles sont amenées à intervenir. Dans un article intitulé “Frederick Law Olmsted is holding us back (There I said it)” (« Frederick Law Olmsted nous bride (là, je l’ai dit) »), Mark Hough pointe la double invisibilité du paysagisme et de sa profession. Du fait d’une part, du poids écrasant de l’icône olmstedienne, évoquant un complexe d’infériorité « chronique et débilitant » qui pénalise la profession ; d’autre part, de la plus grande visibilité des architectes dans des réalisations dont les paysagistes sont pourtant les premiers maîtres d’œuvre. « L’architecture est ancrée dans les medias et la culture populaire contemporaine d’une manière que nous ne pouvons qu’envier à ce stade. Sa voix est plus forte que la nôtre³¹⁵ ». Citant la High Line, Hough fait ainsi remarquer que les architectes Diller et Scofidio sont bien plus cités que Fields Operation et James Corner, pourtant les initiateurs et auteurs de l’ensemble.

« Rethinking ». C’est encore par ce terme que, en 2010, l’historien Francesco Dal Co introduit le dossier spécial de la revue *Casabella*, qui présente une série de projets de grande échelle s’inscrivant dans la filiation du *Landscape Urbanism*. Ce courant dont James Corner figure l’un des promoteurs, est développé par des paysagistes, enseignants et praticiens, dans les institutions universitaires et les agences des côtes Est et Ouest des Etats Unis. Dal Co revient sur la question de la nostalgie contemporaine. [41]

« Olmsted était un champion de la nature, mais il ne considérait pas que ses valeurs étaient opposées à la grande ville moderne. N’étant pas mû par un sentiment nostalgique concernant la nature, il en a fait l’objet de ses projets, ayant compris comment la nature conçue pouvait contribuer à gouverner ou à orienter les processus métropolitains. Pour cette raison, il a entrevu le fait qu’il pouvait y avoir une profonde similitude entre le travail du paysagiste et celui de l’administrateur public, leur tâche étant de gouverner et d’ordonner les énergies qui, comme les forces de la nature, précipitent des millions de personnes vers New York, Philadelphie, Boston, Chicago, etc, tandis que la population se retirait des villes rurales de Nouvelle-Angleterre, de Virginie et des Carolines, et que le bien-être disparaissait. [...] Il faut repenser le besoin de rendre les disciplines plus perméables. Il faut que les instruments développés par les designers pour poursuivre leurs objectifs ne soient pas en discordance mais soient compatibles³¹⁶”

La « renaissance » du parkway laisse toutefois sur sa faim lorsque s’observe le projet très controversé du Big Dig à Boston qui montre la difficulté de réactiver l’idée de la grande échelle du parkway dans l’urbanisme contemporain. Là où Frederick Law Olmsted Senior avait réalisé son œuvre la plus complète, là où

³¹⁵ Mark Hough, « Frederick Law Olmsted is holding us back (There I said it) », *Landscape Architecture Magazine*, Février 2012, p.140.

³¹⁶ Francesco dal Co, “Landscape architecture”, *op.cit.*

s'étaient réalisés le premier parc public, le premier arboretum, le premier cimetière paysager, le premier système de parcs, là où Frederick Law Olmsted Junior avait initié le premier programme de *Landscape Architecture* à Harvard, s'est engagé au tournant des années 1990, le premier projet de couverture d'une autoroute urbaine, marquant le début d'une renaissance du downtown.

Ce projet s'inscrit dans une volonté double, celle de décongestionner d'une part l'artère routière qui traverse la ville en l'enterrant pour élargir ses capacités, et celle d'effacer d'autre part la cicatrice du contournement autoroutier réalisé dans les années 1950 à l'occasion duquel 20 000 personnes perdirent leur logement et à partir duquel Kevin Lynch réalisa son expérimentation *The View from the Road*, publiée en 1964. « The highway buried beneath the city³¹⁷ » : le vocabulaire de l'enterrement (« Digging », « Burying ») annonçait l'idée d'une nouvelle ère de l'infrastructure, faisant place à la ville, libérant l'espace (une trentaine d'acres) nécessaire à son renouveau.

Au terme de près d'une vingtaine d'années de travaux et d'un budget dépensé de vingt milliards de dollars, le projet aura essuyé maintes controverses qui résultent des différents intérêts en présence (financement, trafic, urbanisme, paysage) et fait bien des déçus. Car, au-delà de l'enterrement du trafic, que faire des 30 hectares et comment renouer avec la grande dimension du parkway ? Pendant que les avocats des *open spaces* militent pour avoir de larges espaces dévolus aux parcs qui manquent cruellement dans ces quartiers du North End de Boston, les financiers militent eux pour développer l'immobilier. Des compromis apparaissent, perceptibles dans les différents plans proposés par les équipes missionnées, ne manquant pas de susciter plusieurs critiques : sur le redécoupage du projet en plusieurs lots, qui conduit à renier l'échelle du site³¹⁸. « People are looking for big park, but these are small patches of green » : Tom Doolittle de l'ASLA pointe la difficulté de la confrontation à l'idéal du réel, fait d'une myriade de détails et d'intérêts inextricables³¹⁹. Alex Ulam stigmatise de son côté la confiscation du projet par des intérêts privés : « Calling it the Rose Kennedy Greenway is an abomination. [...] Bostonians cannot even agree on words to describe what is supposed to be taking place on the greenway³²⁰. » Tandis que des critiques invités par la

³¹⁷ Alan Berger, "Design for a Minefield, The Central Artery Park Landscape is characterized by contention", *Landscape Architecture*, Avril 2004, Vol 94, n°34, p.164.

³¹⁸ Allen Freeman, « Above the cut, The Big Dig selects landscape teams for three new parks in downtown Boston. », *Landscape Architecture*, mars 2003.

³¹⁹ Paul Bennett, « Image of a city », *Landscape Architecture*, Juin 1999, Vol 89, n°6, p.74

³²⁰ Alex Ulam, « Who owns the Rose Kennedy Greenway, Boston's attempts to find « Common ground » », *Landscape Architecture*, February 2003, Vol 13, n°2, pp.115-116.

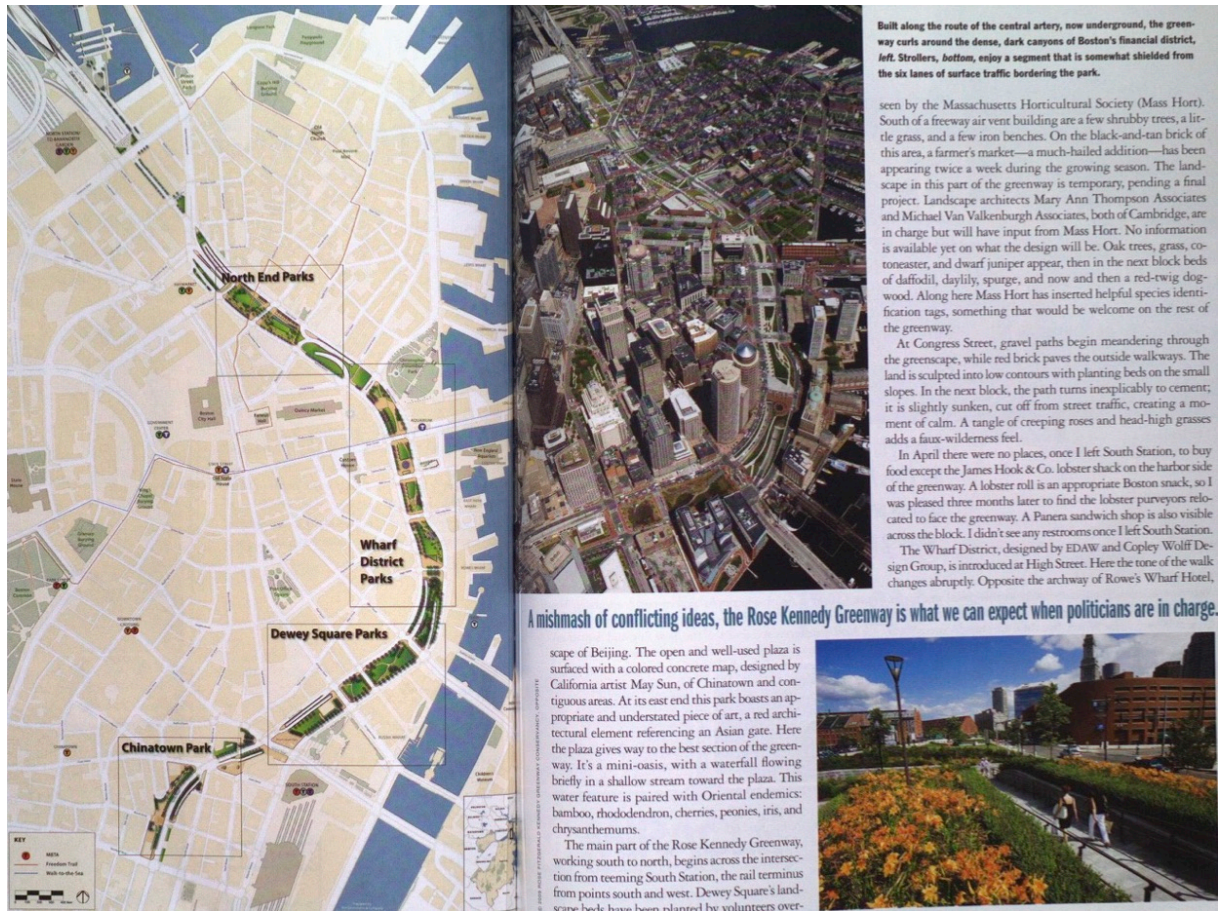


Fig 42: Projet du Big Dig à Boston, double planchet de l'article critique de Marty Carlock and Heidi Hohmann, "City United, Park fragmented, two design writers share their thoughts on the Rose Kennedy Greenway", *Landscape Architecture*, Mars 2010, Vol 100, pp.26-27

revue *Landscape Architecture* évoquent l'« infamously » Big Dig : « The greenway truly atones for the worst time of urban renewal³²¹. »

Encore une fois, la profession des paysagistes s'interroge sur les raisons de cet échec. Tandis que Jerold Kaysden, professeur associé d'urban planning à la GSD d'Harvard, regrette que ce soit une agence chargée de l'exploitation des autoroutes qui soit responsable de la conception des parcs aménagés en surface, Alan Berger s'interroge de manière plus critique sur l'absence de la parole des landscape architects : « We need to understand why our professional organization did not take an active public realm advocacy role during early phases of the project. [...] The removal of the highway was a removal of a layer of city history³²². ». Regrettant au passage la division des disciplines – civil engineering, urban planning, landscape architecture – qui explique à ses yeux la dénaturation d'un projet si contraire à l'esprit d'Olmsted et de ses héritiers. [42]

Ce détour par Boston montre encore les derniers rebondissements de l'aventure du parkway, soulevant les apories des conflits de pouvoirs et de disciplines, des représentations de la grande échelle du local, et des durées de la réalisation d'un artefact d'une telle dimension. Nul doute que les projets à venir des réhabilitations du Henry Hudson Parkway ou du Bronx River Parkway ne manqueront pas de susciter des débats qu'il conviendra d'analyser à la lumière de ces questionnements.

La matérialité du changement

La contribution du parkway à la construction de la ville américaine résulte autant des réalisations que des représentations projetées par les acteurs au fil du temps. Les traces spatiales qu'ont superposées les âges du parkway se sont inscrites dans le territoire de la ville dont l'histoire peut se relire à travers leur apparition successive. Cette « matérialité » du parkway est aussi faite des projections dont il a fait l'objet - de la conception aux controverses, de l'élaboration aux médiatisations - ; et de la matière accumulée des études et des essais, des tribunes et des expositions, des images et des médiations.

³²¹ Marty Carlock and Heidi Hohmann, "City United, Park fragmented, two design writers share their thoughts on the Rose Kennedy Greenway", *Landscape Architecture*, Mars 2010, Vol 100, p.36.

³²² Alan Berger, « Design for a Minefield, The Central Artery Park Landscape is characterized by contention », *op.cit.*, p.163. Lire aussi sur le projet de Big Dig, l'article de Virginie Lefebvre, "Contested Territories. L'enfouissement d'une infrastructure autoroutière à Boston", in Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard, *La métropole des infrastructures*, Paris, Editions Picard, 2009, pp.178-188.

Comme l'indiquait, en 1973, Robert Smithson : « les cartes, documents et photographies présentés sous forme de catalogue et récemment exposés au Whitney Museum of American Art, font autant partie de l'œuvre de Olmsted que l'œuvre elle-même³²³. » Revenant encore aux figures de Olmsted et Moses dont la longévité aux affaires de la ville explique la persistance, il est intéressant de noter que Moses a finalement *réalisé* le projet – une infrastructure système – que Olmsted avait renoncé à poursuivre, faute d'ententes politiques suffisantes pour comprendre les échelles de sa vision. L'idée diffère toutefois de celle que le paysagiste projetait, les contextes étant par ailleurs difficilement comparables. Mais le pouvoir intégral de Moses, aux commandes du Parks Department et des autorités métropolitaines de transport, s'il a produit des artefacts qui ont causé des pertes urbaines, n'enlève rien aux compétences qu'il a su mobiliser pour refonder Bryant Park, réhabiliter Central Park, étendre Riverside Park (avec la contribution de Gilmore D. Clarke). Les dérives qui ont procédé de son règne ne peuvent donc être (seulement) imputées à la question des savoirs et savoir-faire professionnels. Au contraire, la rétrospective qui s'achève montre que l'*idée* du parkway perfuse et se nourrit d'une scène interprofessionnelle où s'affrontent, se modèlent et s'hybrident les positions et les pratiques, les milieux et les pouvoirs – entre ingénieurs, planners, paysagistes, édiles.

L'odyssée du parkway que nous venons de retracer n'est donc pas seulement celle qu'éprouvent les citadins et visiteurs lorsqu'ils sillonnent les voies courbes et fluides du paysage de la métropole. Cette cinétique du mouvement est aussi une narration du changement, la dynamique du parkway étant spatiale et projectuelle à la fois. Du parkway formel qui sert à structurer les extensions urbaines de Brooklyn, au parkway pastoral, instrument de l'aménagement du territoire du Bronx et du Westchester ; du *comprehensive system* élargissant la métropole à la région au *pharmakon* rénovant le cœur des villes ou renouant leurs liens distendus : le projet du parkway est toujours en mouvement, déstabilisant et consolidant la ville, cherchant à résoudre les contraires et les tensions, à conjuguer les rythmes et les échelles, à synchroniser les temps urbains. De fait, c'est bien plus la *relation* entre le parkway et la ville, ce dialogue à deux voix fait d'ententes et de rapports de force, de convergences et de divergences, qui constitue l'infrastructure par laquelle la métropole se transforme et s'agrandit. L'artefact comme relation : Smithson l'évoquait en 1973, toujours dans ce même essai, « le paysage dialectique », à propos de l'œuvre d'Olmsted dont il analysait la dynamique d'inachèvement, énonçant : « Une dialectique de cette sorte est une façon de voir les choses dans la multiplicité de leurs relations, et non comme des objets

³²³ Robert Smithson, « Frederick Law Olmsted and the Dialectical Landscape », *Art Forum*, février 1973, p.119

isolés. [...] Les parcs d'Olmsted [...] portent en eux l'imprévu ainsi que toutes les contradictions de l'activité humaine, que ce soit au niveau politique, social ou à celui de la nature³²⁴. »

Dans le terme d'inachèvement auxquels ils recourent l'un et l'autre, Olmsted et Smithson nous rappellent que la durée de la réalisation du paysage, incomplet et persistant à la fois, est supérieure à celle de la ville. Lorsque Olmsted saisit que la grille urbaine ne peut être la réponse idoine pour l'aménagement des nouvelles extensions territoriales du Bronx, l'élargissement qu'il propose à la dimension régionale se heurte aux freins fonciers et politiques. Son départ professionnel de New York signe la fin d'une collaboration entre le paysagiste et les édiles, et la conflictualité de positions irréconciliables qu'Olmsted parviendra à dénouer dans la réalisation de l'Emerald Necklace parksystem de Boston³²⁵. Avec les échelles qui s'affrontent, ce sont les fonctions qui s'opposent comme le rappelle Robert Moses dans ses courriers amicaux à Fiorello La Guardia, à propos de son refus d'intégrer des *airparks* dans les parcs : « Un aéroport n'est pas un parc. [...] Considérer un aéroport comme un « parc aérien », ouvrant la possibilité d'autoriser l'atterrissage dans les parcs, les parkways et les terrains de jeux, est un tour de passe passe à peu de frais. Je suis favorable au transport aérien comme vous le savez, mais je ne pratique pas le mélange des alcools³²⁶. » Ou plus incisifs dans ses échanges avec Austin Tobin, directeur général de la Port Authority et concurrent direct des autorités pilotées par Moses. Ce dernier rejette radicalement l'arrivée d'activités commerciales (des *drive in theaters* en particulier) dans l'enceinte des aéroports à proximité des parkways dont Moses défend viscéralement l'intégrité, s'opposant ainsi à des formes de suburbanisation de l'infrastructure. « En résumé, nous nous opposons à cette proposition, du fait de la congestion routière qu'elle ne manquerait pas de provoquer, de la proximité étroite du Southern Parkway, de la sécurité des automobilistes et des piétons à garantir, du risque de l'apparition de panneaux et d'écrans de cinéma dans le paysage du parkway³²⁷. »

³²⁴ *Ibid.* Traduction Jean-Pierre Le Dantec, pp. 211, 212. Lire aussi de Robert Smithson, « Entropy made visible », entretien avec Alison Sky, 1973 in Nancy Holdt (eds), *The Writings of Robert Smithson*, New York University Press, 1979, pp.189-196. Traduit in Jean-Pierre Le Dantec, *op.cit.*, pp.450-455. Dans cette conversation publiée à titre posthume, l'artiste propose « une dialectique du changement par entropie ».

³²⁵ Cynthia Zaitsevsky, *Frederick Law Olmsted and the Boston Park System*, *op.cit.*

³²⁶ Lettre de Robert Moses à Fiorello La Guardia, 9 février 1945, en réponse à une suggestion de ce dernier qui lui adresse son livre *Community Airports and Airparks*, Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 98 (Department of Parks), Folder 1945.

³²⁷ Lettre de Robert Moses à Austin Tobin, 5 mai 1950. Lire aussi son courrier du 25 septembre 1950 qui marque son opposition au drive in theater dans le Belt Parkway dont la Port Authority a commencé la construction dans la zone exemptée de taxes de l'aéroport d'Idlewild. Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 98, Folder 1950.

Ces usages conflictuels du parkway, entre circulatoire, récréatif, suburbain, font écho à une autre forme de confrontation d'échelles, celle de l'individu à la masse. A ses débuts, le parkway incarne l'idée de l'élite s'échappant des contingences urbaines. Le discours valorise l'élégance et le changement social vers le haut induit par ces transformations. En même temps, l'idée porte une promesse faite à tous d'une ville meilleure, hygiéniste et pastorale mais qui, réalisée, se voit submergée par la masse – celle des trafics et des véhicules, celle des urbanisations et des équipements. Tous les projets d'infrastructure portent cette ambiguïté. Leurs représentations valorisent l'unicité et l'exception alors qu'ils sont promis au plus grand nombre.

Cette dialectique des contraires (échelles, fonctions, usages) que matérialise le temps du projet, fertilise dans le terreau du parkway dont la réalisation active des positions professionnelles multiples : des paysagistes (d'Olmsted à Clarke), des planners (de la RPA à la RPAA), des aménageurs (Moses opposant la performance de l'objet à l'idéalisme du plan), des ingénieurs. Elle est toujours d'actualité lorsque Michel Desvigne, mandaté en 2009 pour projeter l'aménagement du plateau de Saclay, s'interroge sur la relation entre projet et objet. « La grande difficulté d'un processus à cette échelle est de trouver le juste équilibre entre la logique d'intégration, consubstantielle de la notion de développement durable [...], et la logique opérationnelle qui impose d'identifier des « objets » (pas forcément physiques ni limités) pris en charge par un responsable. » Attaché à comprendre le rôle du temps dans la pratique du projet et la fabrique de la ville par le paysage, toujours très imprégné de la culture américaine du Parksystem qu'il est allé étudier à Boston pendant une année, le paysagiste continue de défendre la valeur de l'anticipation dans le processus de décision, s'implique pendant des durées de plusieurs décennies dans les concepts qu'il invente et dont il suit la réalisation toujours inachevée, travaille sur des formes d'*imagibilité* de ses créations qui rendent compte de sa perception de l'environnement³²⁸.

³²⁸ Michel Desvigne, « Note d'intention », mission de préfiguration du futur établissement public de Paris Saclay, accord-cadre de maîtrise d'œuvre paysagère et urbaine pour Paris Saclay, 5 novembre 2009, p. 4. Et de Michel Desvigne, « Natural infrastructures and shapes of time », Symposium *The country [side] : Infrastructure for the city ?* (Convenor Nasrine Seraji), Hong Kong University, 11 Avril 2019, à paraître.



Inauguration de Roissy 1, Arrivée de Pierre Messmer, Aéroport Charles-de-Gaulle, 8 mars 1974
Photothèque Aéroports de Paris

III

« UN AUTRE PRESENT S'INSTALLE DANS LE FUTUR » LE GRAND PARIS DES INFRASTRUCTURES

« Tous, je l'ai compris aujourd'hui, ou presque tous, auront été des problèmes liés au temps, au développement, à la croissance et à l'évolution. [...] Il faut se soumettre au temps, l'accepter parce que lui seul permet de parvenir à une complexité cohérente dans laquelle l'individualité de chaque habitant, de chaque utilisateur peut trouver une réponse à son attente spécifique. »

Paul Andreu, *Lettre à un jeune architecte*, 2011³²⁹

Conçu par Paul Andreu et les équipes d'Aéroport de Paris, l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle est inauguré le 8 mars 1974 par Pierre Messmer, premier ministre du gouvernement de Georges Pompidou. Moins d'un an auparavant, le 25 avril 1973, le même Pierre Messmer inaugure le dernier tronçon Porte Dauphine - Porte d'Asnières du boulevard périphérique parisien dont la construction s'est enclenchée dix-sept ans auparavant. Avec d'autres, ces réalisations infrastructurelles d'envergure marquent la concrétisation du projet d'expansion de la région parisienne, inscrit dans le plan Delouvrier de 1965 dont deux numéros spéciaux de *Paris Match* (« Paris dans 20 ans ³³⁰») rendent compte en juillet 1967 de manière quasi-publicitaire. A peine inaugurés, ces ouvrages spectaculaires sont toutefois accueillis de manière ambivalente, dans un contexte marqué par la première crise pétrolière, le rejet des grandes opérations urbaines dont la circulaire Guichard signe la fin, et la mort le 2 avril 1974 de Georges Pompidou qui, pur hasard de l'histoire, signe la fin des « Trente Glorieuses ». [1]

Parce que, depuis leur genèse et jusqu'à leur existence quotidienne, ces deux ouvrages sont intimement liés à la métropole qu'ils irriguent et incarnent, leur développement traduit les ressorts de la métamorphose du Grand Paris. Dénommé à l'origine « Paris III » puis « Paris-Nord » avant de prendre le nom de l'un des villages qu'il colonise, accolé à celui du président Charles de Gaulle après la mort de ce dernier, le troisième aéroport de Paris est envisagé dès

³²⁹ Paru aux éditions Fata Morgana, pp.20, 24.

³³⁰ « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n°951 et 952, 1^{er} et 8 juillet 1967.



Figure 1 : « Paris dans 20 ans, Un extraordinaire reportage dans le futur que Match seul a pu réaliser » *Paris Match*, n°952, 8 juillet 1967, Couverture et double page intérieure figurant le futur troisième aéroport de Paris ainsi que les projets d'autoroutes et d'aérotrains

1957 tandis que le boulevard périphérique naît en 1943 sous le gouvernement de Vichy. Les plans urbains et régionaux jalonnent la fondation et la réalisation de ces infrastructures, cette relation entre ouvrage et plan s'étant maintenue depuis, jusque dans les entreprises les plus récentes. Devenus aujourd'hui l'autoroute et l'aéroport les plus fréquentés d'Europe, ils n'ont pas cessé d'être le lieu de projections urbaines et le moteur de nouvelles perspectives qu'il s'agisse de « la ville du périphérique » ou du « Grand Roissy »³³¹.

Que nous disent ces infrastructures du Grand Paris et que nous dit le Grand Paris de ces infrastructures ? Leurs idées et leurs constructions sont liées, à défaut d'être synchrones. Quels sont les moteurs des enthousiasmes et des stigmatisations qui expliquent les engouements et les retournements dont font l'objet ces infrastructures et leurs projets ? Que nous disent-ils des récits que mobilise Paris pour s'agrandir ? Quels futurs activent-ils et quels sont leurs effets sur la matérialité qui demeure ? C'est à ces métamorphoses parallèles et croisées que nous nous attacherons dans ce chapitre, et à ce rapport au temps qui structure la relation de l'infrastructure à la grande ville.

Sismographe

Pour la région parisienne, le moment de la fin des « Trente Glorieuses » signale le terme d'une séquence jalonnée par une succession de plans et de réformes qui modifient durablement son paysage politique et urbain. Alors que l'agglomération était gouvernée depuis la Révolution par la Préfecture de la Seine et le Conseil Général de la Seine³³², un nouveau cadre régional

³³¹ Par exemple, à propos du périphérique, Tomato, *La ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003 ; Eric Lapierre (ed), *Aménager Paris*, Mairie de Paris, 2005. Tout récemment, à l'automne 2018, une « consultation internationale » a été lancée à l'initiative du Forum métropolitain du Grand Paris (ex-syndicat Paris Métropole). Elle a pour objectif d'« optimiser le système global de mobilités en Ile de France ». « Le Forum métropolitain du Grand Paris lance une consultation internationale sur les autoroutes du Grand Paris et le boulevard périphérique », [URL : <http://www.forumgrandparis.fr/actualites-forum-metropolitain-grand-paris/mobilites-2030/forum-metropolitain-grand-paris-lance>] consulté le 10 mai 2018.

³³² Fondé sous la Révolution Française, composé de la capitale et des 80 communes la ceinturant, le département de la Seine est à sa naissance le plus petit de France (476 km²) et le plus peuplé. Il compte déjà plus d'un million d'habitants dans les années 1830 et plus de deux millions 30 ans plus tard, sous le Second Empire. A lui seul, ce territoire concentre plus de la moitié de la croissance urbaine française du 19^{ème} siècle. Le pouvoir municipal suburbain est incarné par des maires élus au suffrage universel masculin depuis 1884. Le pouvoir parisien est lui soumis à la double tutelle du préfet de la Seine en charge de l'exécutif municipal et du préfet de police. Lire Emmanuel Bellanger, *op.cit.* Lire aussi sur la période qui nous intéresse, de Emmanuel Bellanger, « De Charles de Gaulle à Georges Pompidou, Lorsque l'Etat s'opposait aux élus locaux : l'exemplarité du Grand Paris », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Somogy Editions d'art, 2011, pp.43-53.

d'intervention s'est imposé, consacrant un changement d'échelle, actant le déplacement des priorités. Le District de la Région Parisienne est institué en 1961, sous la pression du Général de Gaulle qui place à ses commandes Paul Delouvrier, haut-fonctionnaire de retour d'Alger où il était délégué général du gouvernement chargé de la « pacification ». La nouvelle institution régionale couvre les trois départements de la Seine, la Seine et Oise et la Seine et Marne. A ce premier acte centralisateur succède la loi de réorganisation de la Région Parisienne qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 1968 et met un terme à l'existence du département de la Seine en procédant à son démantèlement et en formant les départements franciliens³³³. Vaste réforme institutionnelle que met en œuvre Maurice Doublet, successeur de Paul Delouvrier à la tête de la préfecture de la Région Parisienne, la loi institutionnalise la coupure que matérialise le territoire de la Zone entre Paris et sa banlieue. Deux autres événements marquent politiquement cette période : la création de la Région Île de France par la loi du 6 mars 1976 d'une part, l'affirmation de la Ville de Paris d'autre part, avec le retour de l'élection de son maire au suffrage universel et la victoire en mars 1977 de Jacques Chirac.

La transition institutionnelle est à la fois le moteur et le résultat d'une effervescence urbaine qui constitue une autre face de la transformation de la région. Le plan de modernisation initié par le président du Conseil de Paris Bernard Lafay, se traduit dans le Plan d'urbanisme directeur parisien de 1959 tandis que s'approuve en 1960 le Plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (PADOG) dont Paul Delouvrier, à son arrivée au District, remet en cause le caractère malthusien. « Paris n'est plus une ville mais une agglomération, [et] va devenir une région urbaine », annonce l'avant-projet du schéma directeur de 1963. Approuvé en 1965, le SDAURP (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris) n'a pas de valeur juridique – il sera revu et modifié sous la forme du SDAURIF (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île de France) approuvé en 1976. Dans cet intervalle, les réalisations n'en sont pas moins intenses. Avec les villes-préfectures de Bobigny, Créteil et Nanterre, la création du quartier de La Défense ainsi que les rénovations urbaines des Halles, de Maine Montparnasse et du Front de Seine, puis le lancement des villes nouvelles de « grande

³³³ Ce découpage enferme la capitale de deux couronnes décomposées, la première en trois, la deuxième en quatre départements. Delouvrier avait défendu un autre projet de redécoupage en considérant des fuseaux à cheval sur les limites de la ville de Paris, associant les arrondissements périphériques et les communes limitrophes. Ce découpage aurait conduit à reconstituer les anciennes communes fragmentées par l'annexion d'Hausmann, qui auraient trouvé sur les terrains libres de la zone l'espace nécessaire pour organiser leur centre. Une révolution dans les représentations du territoire qu'a réactivée en 2008-2009 la carte de de l'agence TVK (Pierre-Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler). Voir figure 40.1.

couronne », c'est une métropole en chantier qui émerge, équipée de nouvelles infrastructures de transport : aéroportuaire, autoroutière, ferroviaire³³⁴.

Le boulevard périphérique et le troisième aéroport figurent des ouvrages majeurs de cette métamorphose. Pièce centrale d'un Paris agrandi, l'autoroute circulaire constitue le lieu par lequel se déploie un changement d'échelle circulatoire et urbaine de la capitale parisienne, tandis que l'aéroport périphérique est projeté sur un territoire inédit par sa taille, créant le « germe » d'une croissance nouvelle de la région. Le boulevard périphérique est pensé par les urbanistes de la « Ceinture verte » et les ingénieurs de la « Voirie », fortement porté politiquement avant qu'il ne fasse l'objet d'un abandon relatif. Conçu dans la plus grande discrétion, Roissy au contraire est projeté par une équipe jeune et encore inconnue d'architectes, d'ingénieurs et d'artistes. Son ouverture est un succès, créant la surprise tandis que le périphérique, encensé à ses débuts, est accueilli dans l'opprobre.

Parce-qu'ils n'ont pas été pensés de manière identique, qu'il s'agisse de leurs pratiques, de leurs monumentalités ou de leurs échelles, les matérialités de ces ouvrages sont distinctes, dans leur rapport à la ville dont ils font partie. Les décalages entre leurs intentions et leurs réceptions, attestés par les accueils contrastés dont ils font l'objet, montrent que les futurs qu'ils promettent diffèrent en dépit de leur parenté et du couple cohérent qu'ils forment pour la transformation de la métropole. Quand l'un projette un horizon fini et achevé que matérialise la fermeture de la boucle, l'autre conçoit le futur comme l'essence même de son projet, acceptant dès ses débuts, l'évidence paradoxale de son dépassement.

Usages, énoncés, lieux : c'est autour de ces entrées que nous appréhenderons les jeux d'*interférences* qui travaillent le Grand Paris des infrastructures selon trois registres de frottements. D'abord une discordance qui s'opère entre les attentes projetées et les usages réalisés, la longue gestation des projets se confrontant à la massification rapide des pratiques et aux changements de représentation qu'elle produit. Ensuite une divergence entre les énoncés formulés et les projets qui s'implémentent, la ville qui se nourrit de récits, empruntant d'autres trajectoires que celles de l'infrastructure qui se concrétise. Enfin un télescopage entre des échelles de nature différente qui surgissent du fait de ces réalisations. Comme l'écrit le quotidien *France Soir* au

³³⁴ Sur l'histoire de l'aménagement de la Région Parisienne pendant cette période, lire de Michel Carmona, *Le Grand Paris, L'évolution de l'idée d'aménagement*, 2 volumes, Bagnux, Girotypo, 1980 ; Virginie Picon-Lefebvre, *Paris, Ville moderne*, Paris, Editions Norma, 2003 ; Loïc Vadelorge, « Les projets de Delouvrier : Changement d'échelle ou restructuration de la région parisienne » in Florence Bourillon et Annie Fourcaut (eds), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2012, pp.357-371 ; Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles, Une histoire urbaine du XXème siècle*, Paris, Creaphis, 2014.

moment où s'achève le chantier de Roissy, l'apparition de l'aéroport dans le paysage agricole de la Plaine de France « provoque un choc³³⁵ », l'irruption de la matérialité de l'ouvrage bouleversant les perceptions.

En cela, l'infrastructure peut être considérée comme un marqueur des tensions qui jalonnent l'agrandissement de sa ville. Tel un *sismographe*, elle enregistre les instabilités et les rigidités, les déplacements et les reconfigurations, rend compte des intentions paradoxales des plans et des conflits de pouvoirs. Ce vocable de sismographe, nous l'empruntons à Jean Dethier, commissaire de l'exposition *Le temps des gares*, montée en 1978 au Centre Georges Pompidou, qui appelait à considérer la gare comme « véritable sismographe des vibrations et convulsions de notre société, de son dynamisme ou de son déclin, de ses moindres fluctuations³³⁶ ». Au-delà de la métaphore, cette image nous semble stimulante pour suivre les mouvements qui affectent, dans leurs processus conjoints d'agrandissement, la relation de l'infrastructure à la ville.

Sans rompre avec le fil narratif, ce chapitre prend comme point focal le moment de la réception des ouvrages, élargissant en amont et en aval, les raisons de leur inscription urbaine. Pour saisir ce moment, nous nous appuyons sur un corpus de textes et d'images qui témoigne des représentations de la sphère professionnelle, des édiles, des intellectuels, des artistes, des milieux contestataires. La médiatisation des ouvrages offre un autre prisme de compréhension, à travers les expositions et publications qui donnent à voir les plans et les projets relatifs à l'avenir de Paris³³⁷, ou la presse quotidienne et télévisuelle qui reporte régulièrement l'avancement des travaux. Les archives de l'APUR et du Pavillon de l'Arsenal pour le

³³⁵ « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 12 février 1974.

³³⁶ Jean Dethier, *Le Temps des gares*, Paris, Centre de Création Industrielle, 1978, pp.12-13. Présentée à Paris, cette exposition circule ensuite à York et Londres, Amsterdam, Bruxelles, Milan. Avec l'ouvrage de l'exposition est aussi publié un numéro de la revue du Centre de création industrielle *Traverses* (Dossier « Réseaux, modèles ferroviaires », n° 13, 1978) regroupant des contributions de Paul Virilio (qui a publié l'année passée *Vitesse et politique*), Pierre Sansot, Michel de Certeau, Marc Ferro, Louis Marin, Gérard Monnier. Pour la scène ferroviaire, la fin des années 1970 marque un tournant essentiel : technologique avec le lancement du TGV et la construction de lignes et de nouvelles gares, fonctionnel avec la suppression symbolique du ticket de quai, commercial avec l'extension des activités extra-ferroviaires (restauration, services, commerces), patrimonial avec l'affirmation légitime de la monumentalité des gares. À cette date, l'enjeu des gares se mesure aussi à leur capacité à affronter la concurrence automobile. En France, les recettes du trafic des voyageurs grandes lignes progressent. Source Nacima Baron et Nathalie Roseau, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, janvier-juin 2016, pp.1-8.

³³⁷ Notamment l'exposition de 1953 à l'Hôtel de Ville de Paris sur le projet parisien de la ceinture verte (*Urbanisme*, 1954) et les deux éditions de l'exposition « Demain Paris » qui ont lieu en 1961 et 1967 au Grand Palais, auxquelles nous pouvons associer les expositions qui se tiendront ultérieurement au Pavillon de l'Arsenal, par exemple « Des fortifs au péric » en 1992.

périphérique, celles d'Aéroports de Paris pour l'aéroport³³⁸, constituent des sources importantes qui permettent de comprendre les ressorts de l'aménagement des ouvrages et les décalages qui procèdent de la rencontre des deux mondes, infrastructurel et urbain. Au-delà de ce tournant parisien de la fin des « Trente Glorieuses » que le chapitre analyse plus précisément comme marqueur temporel, c'est à la longue durée de leur existence que notre enquête s'attache jusqu'à leurs récents développements qui témoignent des évolutions conjointes de l'idée du Grand Paris et des projets qui l'alimentent.

« Une fin et un commencement » L'infrastructure événement

« [C'est une] construction inquiétante, géniale et kafkaïenne, monstrueusement belle et à laquelle il faudra s'habituer pour en être digne³³⁹ » écrit *France Soir* aux lendemains de l'inauguration de Roissy le 8 mars 1974. L'année passée, c'est l'achèvement du « périph » qui a fait les titres des quotidiens, le journal *Le Monde* annonçant par une formule soulagée, le terme d'un chantier qui a semblé interminable (dix-sept ans) : « Le périphérique : une fin et un commencement³⁴⁰ ». Si les infrastructures qui surgissent dans le paysage francilien saisissent l'actualité médiatique, elles n'en demeurent pas moins des ouvrages dont la genèse et la progression ont régulièrement marqué les débats de Paris et sa région. Un rappel de leurs origines s'impose avant de saisir ce moment particulier de leur avènement.

Une longue gestation

Enserrant la ville d'une autoroute circulaire de trente-six kilomètres de long implantée sur les terrains « libérés » de la Zone, le « Boulevard périphérique » est inventé en 1943, date de la création du Service d'Aménagement de la Région Parisienne, l'expression étant définie dans l'avant-projet de plan d'aménagement de Paris, et l'idée présentée par les éditeurs de la revue *Urbanisme* dans un dossier consacré à « La « Ceinture verte » de Paris »³⁴¹ [2]:

³³⁸ Auxquelles il convient d'ajouter celles de la Région Île de France (notamment pour le projet d'aérotrain).

³³⁹ « Sept réceptions dans les entrailles du géant », *France Soir*, 9-10 mars 1974.

³⁴⁰ « Le périphérique : une fin et un commencement », *Le Monde*, 25 avril 1973.

³⁴¹ Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des Fortifs au Périph*, *op.cit.*, pp.240-7.

« Plus de trente centres scolaires d'éducation physique vont être établis sur les terrains définitivement libérés, complétant l'équipement sportif nécessaire de Paris ; entre eux, des jardins, des squares, des promenades publiques utilisant les accidents favorables de terrain, se développeront en ordre continu. Une voie de grande circulation continuera, à l'extérieur, ce vaste ensemble ; elle recevra toutes les circulations suburbaines et assurera, mieux que nos anciens boulevards militaires devenus des voies urbaines, une liaison rapide entre les autoroutes Nord, Est, Sud et Ouest prévue au plan directeur de la région parisienne³⁴². »

Seul moyen d'éviter à Paris une « paralysie » ou une « mort lente », la décision de réaliser la « rocade périphérique » est prise le 23 décembre 1954 par le conseil municipal de Paris, à la suite du plaidoyer que fait son président, le docteur Bernard Lafay, en faveur des « solutions aux problèmes de Paris »³⁴³. La revue *Urbanisme* dirigée par Jean Royer consacre un nouveau dossier à « l'aménagement de la ceinture verte de Paris », projetant sur son territoire la réalisation d'« une ville moderne de 50 000 habitants » [3] :

« Vaste territoire annulaire entièrement aménagé [au sein duquel] se glissera le nouveau *boulevard périphérique*, destiné à remplacer comme voie de grande circulation autour de Paris, la ligne de boulevards dits « des Maréchaux » [...], traité à la manière d'un parkway aux tracés souples³⁴⁴. »

Engagé en 1956, le chantier de cette voirie communale mobilise une grande partie des investissements routiers nationaux. Réalisé au sud entre la Porte de la Plaine et la Porte d'Italie, le premier tronçon, inauguré le 12 avril 1960 par le ministre des travaux publics et des transports Robert Buron, se raccorde aux autoroutes A6 et B6 qui relient Paris à l'aéroport d'Orly dont la nouvelle aérogare Orly Sud va bientôt ouvrir. L'année suivante, le District de la Région Parisienne rejoint les financeurs, portant la participation de l'Etat à 60% du montant de l'opération. L'élargissement de l'ouvrage est entériné, sa cadence de réalisation accélérée³⁴⁵. Au total, la construction du « périph » aura coûté deux milliards de (nouveaux) Francs. Son dernier tronçon Porte Dauphine – Porte d'Asnières est inauguré par Pierre Messmer et Nicole de Hauteclocque, présidente du Conseil de Paris, accompagnés de André Herzog, directeur de l'aménagement de la Ville, et d'Olivier Guichard, ministre de l'Équipement et ancien délégué à l'aménagement du territoire³⁴⁶. [4]

³⁴² « La "ceinture verte" de Paris », Numéro spécial « Jardins et espaces verts », *Urbanisme*, n°83, Janvier 1943, p.15

³⁴³ Bernard Lafay, *Solutions aux problèmes de Paris, La circulation*, Source Bibliothèque Nationale de France, Cote FRBNF38806912, 1954, pp.9, 14, 22.

³⁴⁴ « L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *Urbanisme*, n°35-36, 1954, p.8. Lire aussi « En lançant l'opération « Ceinture verte », Paris se donne une ville moderne de 50 000 habitants et 7 quartiers », *Le Parisien*, 8 novembre 1954.

³⁴⁵ Avec le passage du gabarit de 2*3 voies à 2*4 voies sur les tronçons qui restent à réaliser.

³⁴⁶ « Le Boulevard périphérique de Paris », Discours de M. Pierre Messmer, Premier ministre, Mme Nicole de Hauteclocque, Présidente du Conseil de Paris, M. Jean Verdier, Préfet de Paris,

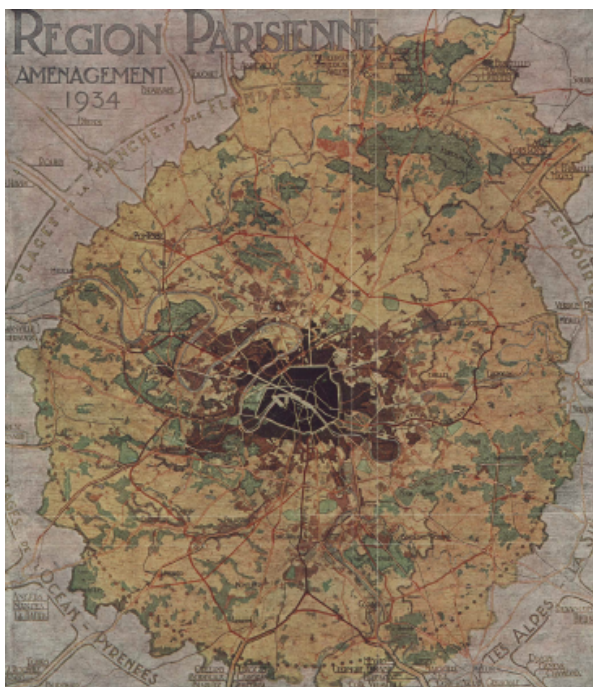


Fig 2: La ceinture dans les premiers réflexions d'aménagement régional
 Rapport de la commission d'extension de Paris, 1913, *Considérations techniques préliminaires* (Vol. 2),
 Planche 7 : Avant-projet d'un plan d'extension de Paris (Banlieue comprise dans le département de la
 Seine), Source : APUR, Paris; Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, 1934, Source Institut Français
 d'Architecture; Extrait de « La « ceinture verte » de Paris », *Urbanisme*, Janvier 1943, p.10

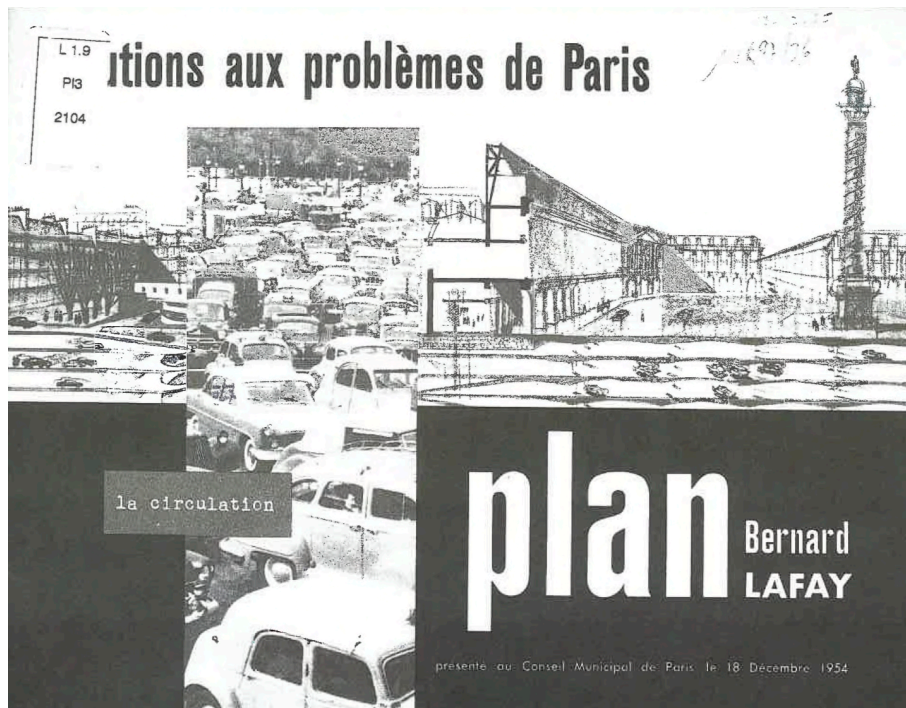


Fig 3: En haut, « Solutions aux problèmes de Paris, la circulation », Plan de Bernard Lafay, 1954, Source Bibliothèque Nationale de France ; En bas, Présentation de la maquette d'ensemble de la ceinture verte de Paris, Hôtel de Ville de Paris, 1953, Collection Pavillon de l'Arsenal.

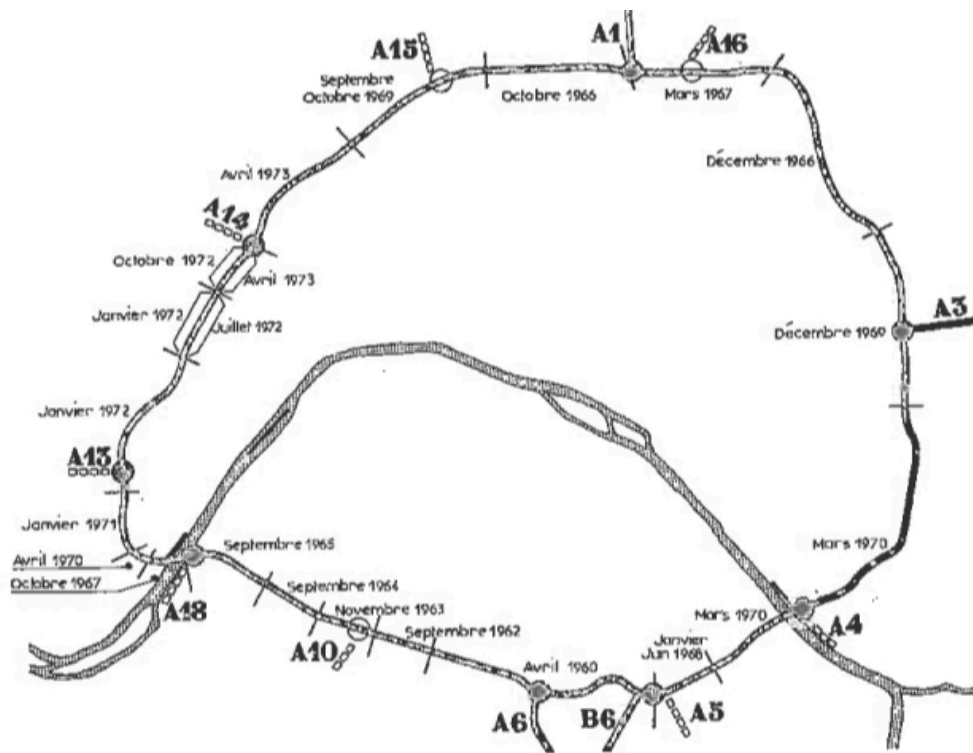


Figure 4: En haut à gauche, Boulevard périphérique, Porte d'Ivry, Visite du chantier (on reconnaît au centre Maurice Doublet, en retrait à droite, André Herzog), 28 août 1968, Collection Pavillon de l'Arsenal ; En haut à droite, Inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 25 avril 1973 (Pierre Messmer, Nicole de Hauteclocque, Olivier Guichard)
 Source ORTF, INA : <http://www.ina.fr/video/caf97513012>; En bas, Dates de la réalisation des différents tronçons du boulevard périphérique, d'avril 1960 à avril 1973, Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003

Le troisième aéroport de Paris est envisagé dès 1957, date à laquelle un site est repéré en Plaine de France à vingt-cinq kilomètres de la cathédrale Notre-Dame alors que la modernisation de l'aéroport d'Orly vient de s'engager. Les travaux d'Orly Sud constituent alors l'un des principaux chantiers du moment, sa taille (130 000 m² de surfaces de plancher) et son financement (400 millions de francs) le consacrant comme l'un des plus grands monuments modernes que visiteront chaque année des millions de visiteurs. En septembre 1961, le numéro de la revue *Techniques et Architecture* consacre sa une et un dossier complet au bâtiment de l'aérogare, achevée et inaugurée avec faste en février, comparée ici à un immense paquebot de 400 000 m³ de volume « avec ses salles des machines, ses espaces publics, son équipement hôtelier, ses bureaux de commandement et d'exploitation, son immense réseau de gaines et de canalisations de toute nature³⁴⁷. »

Composés de terres agricoles, les terrains préemptés pour le successeur d'Orly sont inscrits au PADOG tandis que s'amorce une communication maîtrisée de l'autorité aéroportuaire sur le projet³⁴⁸. Directeur général de l'Aéroport de Paris, Pierre-Donatien Cot lie l'avenir du projet à celui de la Région Parisienne, dans une communication qu'il prononce en juin 1963 aux journées de Royaumont, où il se fait le promoteur de l'« appétit dévorant » de l'autorité aéroportuaire :

« Cette perspective aux vastes horizons est bien de celles qui conviennent à l'étude d'un nouvel aéroport. [...] C'est dire combien il était urgent, pour nous, de nous asseoir à la table de ceux qui ont « faim de terrains » comme dit Monsieur Delouvrier, d'autant que notre propre appétit est dévorant. On a évalué à 3 500 hectares la superficie totale des « zones à urbaniser par priorité » : c'est à peine la superficie nécessaire à Paris Nord³⁴⁹. »

prononcés le 25 avril 1973 pour l'inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 38 pages, Source Archives APUR, cote AP BROPA907.

³⁴⁷ « Aéroport de Paris Orly », *Techniques et architecture*, septembre 1961, pp.40-116. Le numéro publie aussi des séries de publicités pour les entreprises qui ont œuvré à la réalisation d'Orly Sud. L'inauguration d'Orly Sud à laquelle participent 2500 personnes, a lieu le 24 février 1961. Elle est largement couverte par la presse écrite et télévisuelle. « Orly: une ville jaillie du sol en trois ans, capitale européenne du "jet" où un avion part ou atterrit toutes les six minutes. », *Paris Match*, N°620, 25 février 1961, pp.50-56; « Une véritable ville, toute entière consacrée au transport aérien », *Le Parisien*, 23 février 1961 ; « 'Orly, aéroport de l'avenir', 'une cité de l'air', 'une véritable ville de 30 000 habitants' », *Libération*, 26 mai 1961 ; Ainsi que les émissions télévisées de l'Eurovision (« Avant-première à Orly », 18 février 1961), de la RTF (24 février 1961), de « 5 colonnes à la une » (3 mars 1961).

³⁴⁸ Pierre-Donatien Cot, directeur général de l'Aéroport de Paris, « Argumentaire Paris-Nord », 1960. Source Archives d'ADP.

³⁴⁹ Pierre-Donatien Cot, « Faut-il faire l'aéroport Paris Nord ? », Journées de Royaumont, 28 juin 1963, Source Archives Aéroports de Paris, boîte 10

Si une grande partie des visiteurs d'Orly ne prennent pas l'avion, spectateurs fascinés par le ballet des avions et la mégastructure moderne, les prévisions anticipent une croissance forte du trafic (15% par an), sujet sur lequel plancheront d'ailleurs des équipes de psychosociologues mandatées en 1965 par l'Aéroport de Paris pour réfléchir à la conception du futur aéroport³⁵⁰. « Pourquoi faut-il un nouveau grand aéroport à Paris ?³⁵¹ » Avec l'évolution des pratiques du transport aérien, c'est aussi la technique aéronautique qui change radicalement. Prévu pour accueillir trente millions de passagers, Roissy sera le premier aéroport du monde à être spécialement conçu et construit pour les avions gros porteurs et les supersoniques. Cette accélération du trafic et de la technologie se heurte à la durée incompressible du chantier envisagé, les promoteurs de l'entreprise la qualifiant de si complexe que « quinze années se seront écoulées entre le début des études et la mise en service des premiers équipements³⁵² ».

Décidé le 16 juin 1964 par un arrêté du Ministre des travaux publics qui en approuve la construction³⁵³, l'aéroport de Roissy-en-France (auquel le nom de Charles de Gaulle sera accolé après la mort du président en 1970) est réalisé par les équipes d'Aéroport de Paris à partir de 1967 pour un montant final de 1 630 milliards d'anciens francs. Son aménagement s'inscrit dans le schéma d'expansion des réseaux régionaux dont les autoroutes (A1 et A3³⁵⁴) et les voies express (avec l'ouverture du Rer B en 1977) favorisent l'ancrage régional, en dépit de l'échec que constitue la liaison avortée de l'aérottrain prévue pour relier Orly à Roissy via Joinville-le-Pont³⁵⁵. « La plus rigoureuse austérité aura présidé à l'inauguration officielle de l'aéroport Charles de Gaulle. Quel contraste avec la grande fête d'Orly il y a treize ans ». Annoncé à l'origine pour inaugurer l'ouvrage le 8 mars 1974, Georges Pompidou délègue Pierre Messmer, accompagné d'Olivier Guichard, pour célébrer sobrement l'achèvement de l'édifice. Le président ne s'est pas déplacé en signe de deuil, un avion de la Turkish Airlines s'étant écrasé quelques jours auparavant en forêt d'Ermenonville. Il souffre d'une maladie grave qui l'emportera un mois plus tard. [5]

³⁵⁰ Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (CEP), « Etude « Passager aérien 1985 » », 1968, Source Archives d'Aéroports de Paris, Dossier n°979.

³⁵¹ Aéroport de Paris, *Paris Nord*, janvier 1967. Source Archives d'Aéroports de Paris. Cette brochure prévoit, de 1965 à 1971, un doublement du nombre de passagers et un triplement du trafic de fret.

³⁵² Aéroport de Paris, *Roissy en France*, juin 1969, p.1. Source Archives d'Aéroports de Paris.

³⁵³ Le Sdaup rendu public en 1965, intègre le projet de Paris-Nord. Les travaux débutent fin 1966.

³⁵⁴ La section de la Porte de La Chapelle à Saint Denis de l'autoroute A1 est ouverte à la circulation le 17 décembre 1965. La section de la Porte de Bagnolet à Villemomble de l'Autoroute A3 est mise en service le 1^{er} décembre 1969 en même temps que la section Porte de Montreuil-Porte du Pré Saint-Gervais du périph.

³⁵⁵ « Roissy-en-France : Monsieur Pierre Messmer a inauguré l'aéroport Charles-de-Gaulle », *Le Figaro*, 9-10 mars 1974.

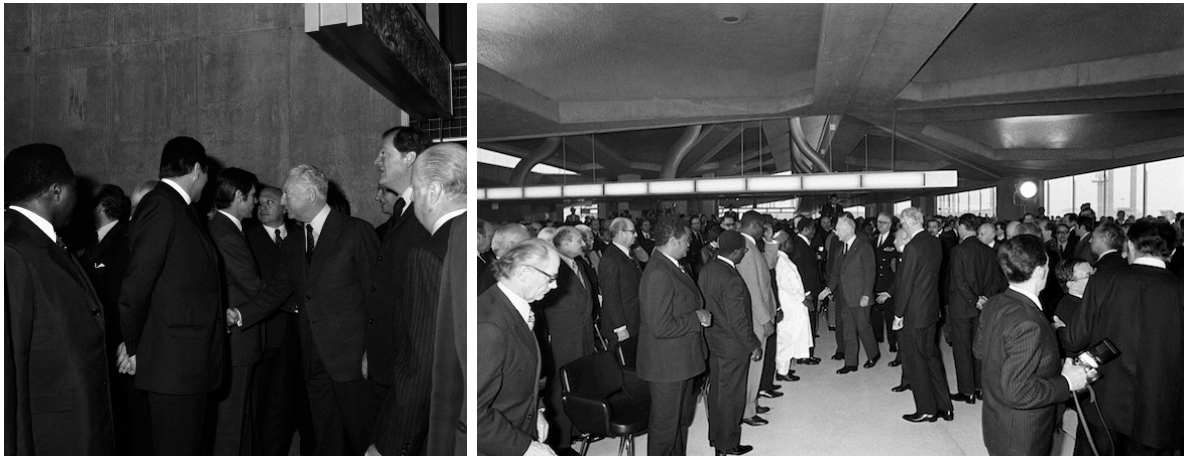


Figure 5: Inauguration de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, 8 mars 1974
En haut, voies d'accès à la nouvelle aérogare ; En bas à gauche, dans le corps central de l'aérogare, on reconnaît Pierre Messmer et Olivier Guichard. En bas à droite, dans l'un des satellites de l'aérogare.
Source Photothèque d'Aéroports de Paris

1973-1974 : Synchronies et dissonances

Ouvrages hors norme, les deux infrastructures connaissent à leur ouverture une renommée nationale mais leur réception est contrastée. Dès les premiers coups de pioche, le boulevard périphérique a fait l'objet d'une véritable saga de l'inachèvement perpétuel, la date du « bouclage » tant attendu étant reportée d'année en année. La presse se fait l'écho continu du chantier, de ses succès, de ses inaugurations mais aussi de ses retards, de ses lourdeurs, de ses contestations. Entre 1964 et 1973, quelques centaines d'articles et de brèves³⁵⁶ suivent pas à pas, kilomètre par kilomètre, la réalisation de l'ouvrage, tandis que les reportages se succèdent aux actualités télévisées, contribuant à rendre réel l'ouvrage avant même son achèvement, à le banaliser avant sa complète utilisation. Ce que souligne Maurice Doublet en signalant l'invisibilité relative dont les grands ouvrages font l'objet une fois mis en service, invisibilité d'autant plus paradoxale qu'elle succède à une forte médiatisation, « sans doute parce que, psychologiquement parlant, dès qu'une réalisation est terminée, l'opinion considère qu'elle a toujours existé³⁵⁷. »

Encore inachevé, le boulevard périphérique est déjà submergé par les flux, tel Sisyphe échouant en permanence à atteindre son but. Les édiles découvrent le syndrome de l'équipement « appel d'air » qui, en même temps qu'il est sensé améliorer le service fourni aux usagers, voit son trafic augmenter, conduisant à l'engorgement puis la dégradation du niveau de service³⁵⁸. Imaginé par l'ingénieur René Sarger avec l'appui de plusieurs bureaux d'études, le projet de superpériphérique figure parmi les alternatives dont l'infortune témoigne de la violence du rejet du périph. Le journal *L'Aurore* titre le 10 décembre 1969 : « Pas tellement utopique, ce superpériphérique qui triplerait la capacité d'un ouvrage périmé avant même que d'être. Des saboteurs anonymes détruisent les maquettes dans la nuit précédant la présentation du superpériphérique au public. » « Brûlée » par la fureur d'étudiants en architecture, la courte vie de ce projet ne s'explique pas seulement par le tournant des événements de mai 1968. Elle traduit aussi un retournement des

³⁵⁶ Les dossiers des revues de presse consacrées à la couverture du chantier du boulevard périphérique sont consultables dans les archives de l'APUR.

³⁵⁷ Maurice Doublet, « Les transports dans la Région parisienne », *op.cit.*, p. 17. Dernier préfet de la Seine (1967-1968), Maurice Doublet est le premier préfet de Paris (1968-1969) avant de prendre la tête de la Région Parisienne comme délégué général au District. Il y restera de 1969 à 1975, officiant à ce titre comme président des Conseils d'administration du Syndicat des Transports Parisiens et de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne. Admis en 1976 à faire valoir ses droits à la retraite, il sera chargé de mission auprès du maire de Paris Jacques Chirac, de 1977 à 1979.

³⁵⁸ Michel Carmona, *op.cit.*, p.474



Fig 6: Inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 25 avril 1973
Source ORTF, INA : <http://www.ina.fr/video/caf97513012>



Fig 7: En haut, Inauguration de Roissy (8 mars 1974), On reconnaît à droite, Gilbert Dreyfus, directeur général d'Aéroport de Paris; en bas, ouverture de Roissy avec l'arrivée du premier vol sur la plateforme (13 mars 1974), Source Photothèque d'Aéroports de Paris

représentations, d'un projet prometteur à un ouvrage détesté. Passée quasi inaperçue et tout juste couverte par quelques brèves de la presse écrite et télévisuelle, l'inauguration discrète du dernier tronçon de l'ouvrage traduit quant à elle l'embarras que produit sa présence encombrante. [6]

Dans un tout autre esprit, la « découverte » de Roissy en 1974, le « super aéroport » comme l'appellent nombre de journalistes, fait l'objet d'une couverture médiatique abondante quoique concentrée exclusivement sur son ouverture. Le premier trimestre de l'année 1974 voit la publication de plus d'une centaine d'articles, largement relayés par la presse internationale qui célèbre le futurisme de l'aéroport, digne de l'esprit technologique français dont le Concorde est l'un des derniers fleurons. « La fantascienza è realtà », « Earth-bound snags for a space-age airport », « Frightening look towards 2001 »³⁵⁹ : *2001 L'Odyssée de l'espace*, le film de Stanley Kubrick sorti en 1968, est présent dans les esprits. L'autorité aéroportuaire a scrupuleusement respecté les délais et les budgets, ouvrant à la date prévue la plateforme, un an avant l'échéance de 1975 qui constituait pour les prévisionnistes une borne au-delà de laquelle les installations du Bourget et d'Orly allaient connaître une saturation. Surtout, l'inauguration de Roissy le 8 mars constitue un événement. Accompagné d'Olivier Guichard et d'André Decelle, président d'Aéroport de Paris, Pierre Messmer parcourt en une heure le dédale de l'aérogare avant de prononcer son discours dans l'un des satellites d'embarquement en présence de nombre d'invités, chefs d'Etat étrangers et personnalités. La télévision et la radio couvrent largement la journée. Quelques jours plus tard, le 13 mars, atterrit à Roissy le premier avion, un vol transatlantique de la compagnie TWA parti de l'aéroport John Fitzgerald Kennedy de New York. Devant le Boeing 747 sur lequel on peut lire la marque de cette journée exceptionnelle « Premier vol USA Aéroport Charles-de-Gaulle », six hôtesses brandissent les initiales des noms de baptême présidentiels des deux aéroports que l'avion a reliés : JFK-CDG. [7]

Horizons d'attente et champs d'expérience : le futur en action

Dans l'intervalle où se réalisent ces chantiers, la France amorce son « redressement », bénéficiant d'une croissance fulgurante (5% par an de 1950

³⁵⁹ « La fantascienza è realtà al Nuovo Aeroporto di Parigi, Qualche ombra sul programma a causa della crisi energetica », *Il Sole*, Milano, 28 Janvier 1974; « Roissy-en-France, Earth-bound snags for a space-age airport », *Financial Times*, 8 mars 1974; « Frightening look towards 2001, Gateway to Europe a surrealist gamble », *The Sydney Morning Herald*, 23 mars 1974. Articles publiés respectivement en Italie, Grande Bretagne, Australie, 1974, Source Revue de presse CDG1, Archives de Paul Andreu, Paris.

à 1973) avec des succès industriels dont la création du Concorde et la mise en place des premiers réacteurs nucléaires³⁶⁰. Toutefois, au moment où s'inaugurent les ouvrages, la confiance optimiste se retourne en défiance, alors que résonne le premier choc pétrolier, que monte la critique de la société de consommation et que s'affirment les revers d'une croissance dispendieuse. L'instabilité géopolitique mondiale accentue la crise des représentations : conflit israélo-palestinien, guerres d'indépendance qui s'enlisent.

Des promesses aux usages : la discordance des attentes

« La boucle est fermée : 36 kilomètres de périphérique ceinturent Paris³⁶¹ » ; « 17 ans pour construire le périphérique, mais à peine est-il achevé que l'on découvre les insuffisances et que l'on envisage la construction d'un superpériphérique³⁶². » La lecture des titres de la presse quotidienne montre l'apparition progressive de l'impatience, de silencieuse à assourdissante, qui résulte des décalages entre les promesses initiales dont était porteuse l'infrastructure et les usages qu'elle réalise – massifs et routiniers ; entre les positions enthousiastes des édiles et les critiques sceptiques des citoyens. Elle est d'autant plus affirmée que, dans l'intervalle pendant lequel se réalise le boulevard périphérique, la France vit sa révolution automobile.

Maurice Doublet évoque la fulgurante progression que connaît la région parisienne : « Un million de véhicules en 1962, deux millions en 1970, trois millions en 1975³⁶³. » En 1960, 30% des parisiens avaient une auto. En 1973, 52% en ont une et 79% des « banlieusards » sont motorisés³⁶⁴. Cette démocratisation de l'automobile a été anticipée par le Schéma Directeur qu'a porté Paul Delouvrier. Le changement d'échelle qu'il consacre en 1965 se traduit dans les prévisions à l'horizon 2000 qu'il projette. Le nombre de

³⁶⁰ « Prestigieux comme la Caravelle, rapide comme le Trident », le premier vol du Concorde a lieu le 2 mars 1969 et donne lieu à des options de commande prises par 74 compagnies aériennes. Le franchissement du mur du son puis l'avènement de ce nouvel avion de ligne, dans le contexte d'une compétition technologique entre la France et les États-Unis, signent la réussite aéronautique française de même que le succès de l'alliance franco-britannique. Cet exploit coïncide avec celui de l'arrivée du premier homme de l'espace. Voir le documentaire de Philippe Baron, *Quand la France rêvait du ciel*, Gaumont Pathé, 2016. Lire aussi de Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1947 à 1975*, Pluriel, Fayard, [1979], 2011.

³⁶¹ « La boucle est fermée : 36 kilomètres de périphérique ceinturent Paris », *La Croix*, 26 avril 1973.

³⁶² Pierre Duvillars, « 17 ans pour construire le périphérique, mais à peine est-il achevé que l'on découvre les insuffisances et que l'on envisage la construction d'un superpériphérique », *Aspects de la France*, 3 mai 1973.

³⁶³ Maurice Doublet, *op.cit.*, p.19.

³⁶⁴ Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005.

voitures particulières triplerait de même que le nombre de déplacements. Les infrastructures qui figurent à son programme anticipent et répondent à cette croissance des flux.

Mais le périph n'est pas seulement inscrit dans la politique d'équipement d'une région qui s'urbanise et se modernise à vive allure. Il est aussi l'un des symboles nationaux du rattrapage d'un supposé « retard » technologique de la France sur le plan des grandes réalisations autoroutières et, au-delà, de l'« écart » tangible qui existerait entre l'Europe et les Etats-Unis. De même qu'Orly déployait le spectacle du redressement de la France³⁶⁵, de même que les réussites industrielles du Concorde, du nucléaire, de la grande vitesse ferroviaire signent l'intégration européenne du pays, les grands travaux autoroutiers doivent manifester l'avancée de la France dans la modernité automobile. Critiquée par Jean-Jacques Salomon dans la revue *Esprit* (1967), scrutée par Alfred Sauvy dans son ouvrage *Les 4 roues de la fortune* (1968), cette rhétorique, alternant dénonciation des lenteurs et recours aux superlatifs pour louer les « ouvrages spectaculaires » qui sortent de terre, est appuyée par l'Union Routière³⁶⁶. [8]

Célébrant la vitesse et l'individualité, les « cultures du volant » se heurtent aux critiques montantes qui pointent la routinisation de l'usage automobile et les risques environnementaux qu'elle produit : congestion, allongement de la durée des trajets, pollution sonore et atmosphérique, coûts, dangerosité. Déjà dans les années 1930, Georges Duhamel observait les « scènes de la vie future » américaines, fasciné et effaré par « la plus grande et la plus récente entreprise de conquête qu'aient jamais tentée les Etats-Unis ». L'écrivain constatait que « l'auto n'a pas conquis l'espace. Elle l'a perdu, gâté. Il n'y a plus de solitude, plus de silence, plus de refuges³⁶⁷. »

Dès les débuts du chantier du périph, cette critique de l'aliénation automobile réapparaît. Qualifiant l'automobile de « projection de l'égo », Roland Barthes écrit en 1963 : « L'automobile ne peut plus accomplir aucun rêve de mouvement inconnu : c'est un objet désormais immobile³⁶⁸. » A propos d'un

³⁶⁵ Lire à ce sujet de Vanessa R. Schwartz, « Dimanche à Orly, The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth », *French Politics, Culture and Society*, Vol.32, n°3, Winter 2014, pp.24-44.

³⁶⁶ Lire « Boulevard périphérique : 8 kilomètres (Porte de Vitry-Porte des Lilas) mis en service début 1970 », *Le Figaro*, 20 novembre 1968. L'ouvrage d'Alfred Sauvy paraît aux éditions Flammarion. A propos du discours sur le « retard technologique » de la France, lire de Jean-Jacques Salomon (sous pseudo Sorel), 1967, « Le retard technologique de l'Europe, I et II », *Esprit*, nos 11 et 12, novembre et décembre, p. 755-775, p. 902-919. Lire aussi de Mathieu Flonneau, « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XXème siècle », *Le Mouvement Social*, n°192, Les éditions de l'Atelier, p.114.

³⁶⁷ Georges Duhamel, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930.

³⁶⁸ Roland Barthes, « La voiture, projection de l'égo », *Réalités*, n°213, 1963.



Fig 8: Alfred Sauvy, *Les 4 roues de la fortune*, 1968

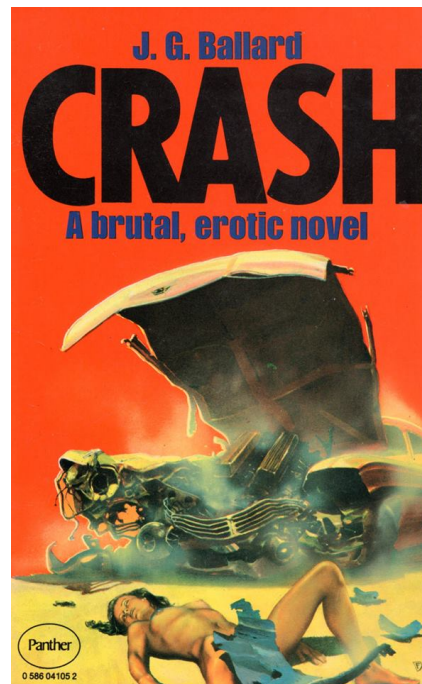
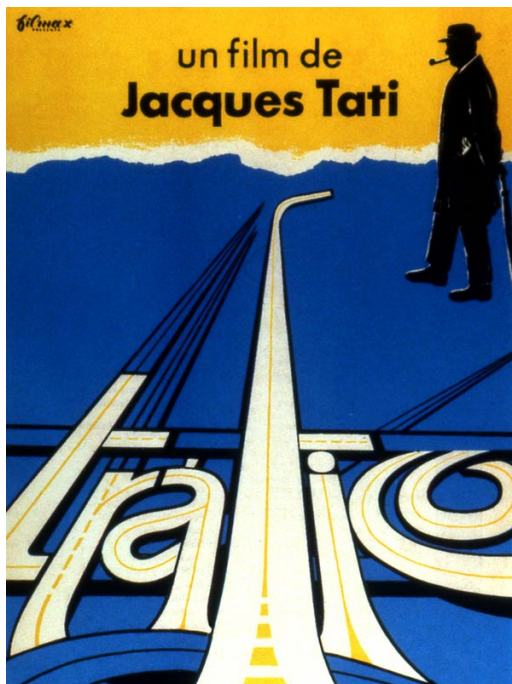
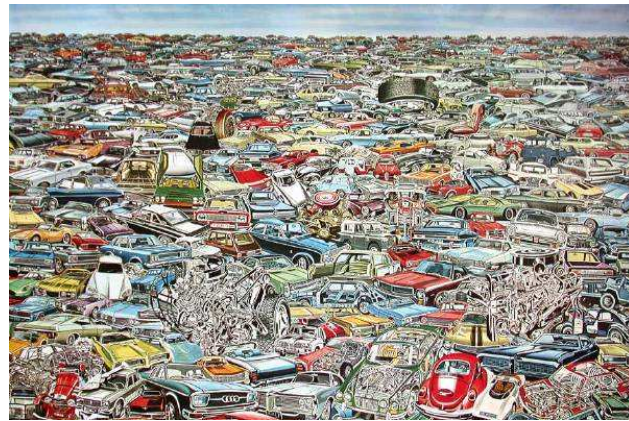


Fig 9: Arman, *Accumulation automobile*, 1967 ; Erro, *Carscape*, 1969 ; Jacques Tati, *Trafic*, 1971 ; James G. Ballard, *Crash*, 1973.

autre projet qui suscite de violentes oppositions, la voie express sur les berges, André Chastel dénonce quant à lui le « règne des illusions », faisant référence au recueil de Lewis Mumford *The Highway and the City*³⁶⁹ qui, dit-il, cherche « à susciter une prise de conscience plus active du malaise et de la source : à savoir les moyens régulièrement pris pour fin : Le Vingtième siècle finissant « aveuglé par la voiture » que Mumford annonce à l'Angleterre vaudra aussi pour nous³⁷⁰. » Comme les intellectuels, les artistes aspirent à ouvrir les yeux de leurs contemporains. Arman crée *Accumulation automobile* (1967) et Erro peint *Carscape* (1969), les deux œuvres montrant l'état de ruine auquel risque de conduire la société automobile³⁷¹. En 1971, sort le film *Trafic* de Jacques Tati, critique acerbe et drôle de la société moderne, suivi de peu de *Crash* (1973), roman apocalyptique de James Graham Ballard dont la traduction française paraît en 1974. [9]

La rupture de ton que l'on observe ici résulte autant de la massification qui produit banalisation et congestion et d'un rejet d'une modernité qui s'éloigne du progrès, que d'un glissement manifeste du rapport au futur. En 1972, le rapport *The limits to growth*, commandé par le Club de Rome à une équipe de chercheurs du MIT, décrit les dangers environnementaux que produit la croissance économique et démographique et qui vont s'amplifier si rien n'est fait³⁷². Ivan Illich publie *Energie et équité*, manifeste paru en plusieurs livraisons dans le journal *Le Monde*, sous le titre « Crise de l'énergie et justice sociale ». Le philosophe s'appuie sur l'exemple de la circulation pour fustiger l'« esclavage général » de la majorité au bénéfice des « îlots de privilèges », appelant à cesser la croissance folle de la consommation d'énergie³⁷³. C'est sur cet arrière-plan que s'engage la campagne présidentielle de 1974 dont l'écologiste René Dumont est l'un des candidats avec un slogan éloquent : « L'automobile, ça rend con³⁷⁴. » [10]

Pour preuve de ce désamour, l'autoroute est contestée, ses tracés mais aussi son principe même³⁷⁵. Les chantiers et projets mobilisent contre eux ceux qui stigmatisent la violence des infrastructures et leurs effets clivants. Avec le

³⁶⁹ Lewis Mumford, *The Highway and the city*, *op.cit.* L'article fait suite à l'adoption du programme fédéral autoroutier voté l'an passé par le gouvernement Eisenhower pour un montant de 26 milliards de dollars d'investissement. Mumford alerte sur les conditions urbaines nécessaires - planning, gouvernement, mobilités - qui permettraient d'éviter le désastre promis par cette accélération de la civilisation automobile.

³⁷⁰ André Chastel, « Un nouvel Haussmann pour délivrer la capitale des séquelles de l'« haussmannisme » » *Le Monde*, 24-25 mai 1964

³⁷¹ Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant, Essai sur les mondes de l'automobilisme, XXè-XXIè siècles*, Autrement, 2008.

³⁷² Donella Meadows, Dennis Meadows, Jørgen Randers et William W. Behrens, *The Limits to Growth*, Universe Books, 1972.

³⁷³ Ivan Illich, *Energie et Equité*, Paris, Seuil, 1972.

³⁷⁴ René Dumont, *L'utopie ou la mort*, Paris, Seuil, 1973.

³⁷⁵ Michel Carmona, *op.cit.*, p.472.



Ivan Illich
**Énergie et
 équité**



« Découvertes »

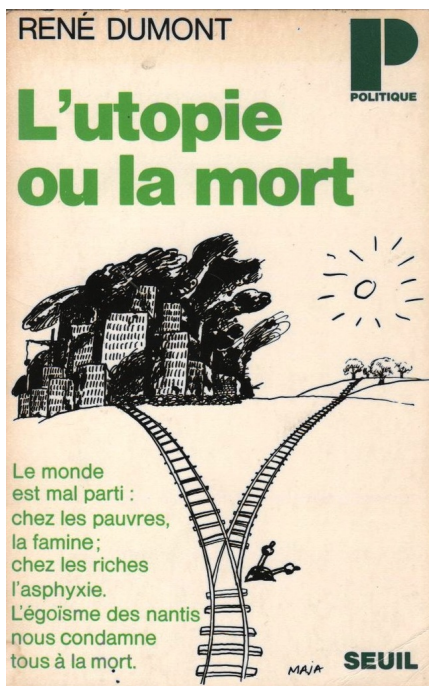


Fig 10: Dennis Meadows, *The limits to growth*, 1972, Présentation au Club de Rome;
 Ivan Illich, *Energie et équité*, 1972, René Dumont, *L'utopie ou la mort*, 1973

tournant de mai 1968, les combats s'enchaînent, de plus en plus radicaux. Les projets de radiales, de voies sur berge (comme celui de voie express rive gauche³⁷⁶), de nouvelles rocade qui aspirent à répondre à l'explosion du trafic automobile, suscitent l'ire des opposants, cristallisant les mobilisations. « Non à l'autoroute rive gauche » : en 1972, Savignac signe pour le comité de sauvegarde des Berges de la Seine, une affiche montrant Notre-Dame noyée dans une marée automobile tandis que des pamphlets dénoncent le règne absolu de l'automobile qui « disloque la ville, rompt la continuité du tissu urbain et fait de Paris une ville en miettes, où la communication et l'échange deviendraient impossibles³⁷⁷ ». La vision des files automobiles s'entrechoquant sur le périph tranche quant à elle avec la photographie de l'autoroute de l'ouest avant-guerre sillonnée par deux automobiles ou celles des autoroutes aériennes américaines quasi vides qui figuraient dans le rapport « Solutions aux problèmes de Paris » signé par Bernard Lafay quinze ans auparavant³⁷⁸. De voie paysagère destinée à fluidifier (« sans feux rouges ») la circulation automobile, le boulevard périphérique est devenu un stigmate : « une voie de dégagement rapide » mais saturée qui risque de devenir « un boulevard parsemé d'hypermarchés » comme l'exprime en 1973 le journal *L'Humanité*³⁷⁹. [11]

Urbaine et parisienne, cette critique violente ne semble pas toucher la périphérie, et en particulier ses confins aéroportuaires. Est-ce parce que la France reste toujours passionnée d'aéronautique ? Au Bourget qui accueille désormais le salon aéronautique, de nombreux badauds viennent entendre l'explosion provoquée par le passage du mur du son des vols supersoniques. A Orly, vitrine internationale, les marées de voitures qui occupent les parkings et les foules de badauds qui déambulent sur les terrasses contrastent avec la vue des passagers glamour élevés au rang de star le temps d'un voyage dans les airs. L'entreprise Aéroport de Paris cherche d'ailleurs à limiter les publics de spectateurs, soucieuse avant tout de « traiter » des flux de passagers - ces « baptisés de l'air » comme les appelle Pierre-Donatien Cot - de plus en plus importants, mettant en place des « pièges à visiteurs³⁸⁰ » destinés à rendre

³⁷⁶ « La voie express rive gauche », *Paris Projet, Aménagement, Urbanisme, Avenir*, n°9, 1973.

³⁷⁷ André Fermigier, « Un président « adapté à la voiture » », *Le Nouvel Observateur*, 6 décembre 1971, republié in *La Bataille de Paris, Des Halles à la pyramide, Chroniques d'urbanisme*, Présenté et préfacé par François Loyer, Paris, Gallimard, 1991, p.239. Une exposition « Auto-défense de Paris » se tient rue du Cherche-Midi, du 7 novembre au 9 décembre 1972. Voir Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p. 199.

³⁷⁸ Bernard Lafay, *op.cit.*, p.28.

³⁷⁹ « Le périphérique sera-t-il la voie royale des hypermarchés, Manifestation de commerçants hier à la porte Champerret », *L'Humanité*, 26 avril 1973

³⁸⁰ Par le paiement des parkings à distance, les limitations de l'accès aux terrasses voire leur disparition. « As-tu idée de ce que le directeur général appelle des "pièges à visiteurs" ? », note de Bernard Ruquier, 28 février 1967, source Archives d'Aéroports de Paris, boîte 4, bordereau no 43.

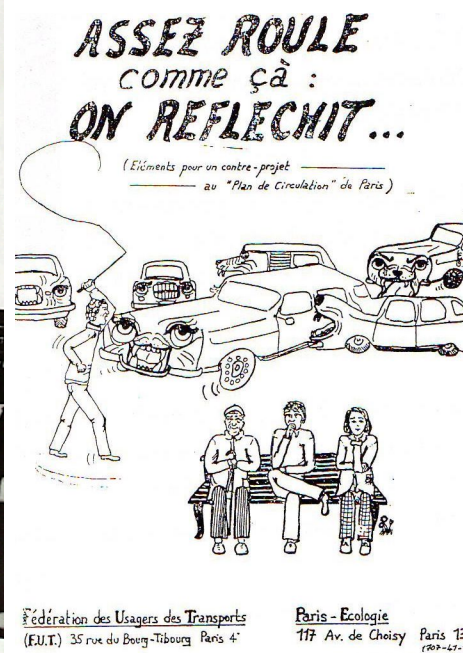


Fig 11: "La voie express rive gauche", Numéro spécial de la revue *Paris Projet* (APUR), 1973
 En bas à gauche, affiche de Savignac, 1972 ; A droite, « Assez roulé comme ça ! On réfléchit ... Eléments pour un contre-projet au « Plan de circulation de Paris », 1977. Couverture du contre-plan de circulation, document de Jacques Essel, Mouvement de défense de la bicyclette (Coll.privée), Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003



Fig 12.1: Orly Sud, Premiers visiteurs, circa 1961
Source Photothèque Aéroports de Paris



Fig 12.2 : Roissy, Premiers passagers, circa 1974, Photographie Gérard Ehrmann
Source Photothèque Aéroports de Paris

efficace la machine à prendre l'avion. Pourtant, en dépit de ces changements de pratiques, le statut du voyage aérien reste toujours prestigieux ce qui concourt au succès de Roissy, lieu singulier par rapport à la masse que fréquente le périphérique.

Ici le désenchantement que produisent ces premiers pas vers la banalisation du transport ne se meut pas en désillusion. Le rêve aéronautique se console par les promesses du transport aérien commercial, encore optimistes à cette date. Si la question des nuisances émerge tôt après l'ouverture d'Orly, déjà tangible en 1964 avec les premières manifestations des riverains contre le bruit de l'aéroport (elles conduiront à l'adoption du couvre-feu le 4 avril 1968), elle semble s'effacer devant la prouesse des ouvrages aéroportuaires qui s'édifient à Roissy et l'usage futuriste du transport qu'ils magnifient. Le nouvel aéroport ne figure pas seulement un agrandissement territorial du fait de son exil hors l'agglomération, ni même un simple changement de modernité architecturale. Pour ceux qui vont le pratiquer, il matérialise le passage de la figure du visiteur suburbain à celle du passager aérien. [12]

De la fin comme horizon....

Si la routinisation de l'aéroport reste à venir, du fait du statut encore élitiste du voyage aérien, l'impact de l'équipement sur son environnement n'en soulève pas moins un certain nombre de questions. A propos de la desserte de Roissy, le critique du *Nouvel Observateur*, André Fermigier, interpelle les pouvoirs publics dès le 7 juillet 1969. « Comment amèneriez-vous à Paris les foules que déverseront ces avions ? Plutôt que de songer à un doublement bien improbable de l'autoroute du Nord, pensons à ce type de transport léger, chiffrable, ordonné que sera la ligne de Sceaux prolongée [...]»³⁸¹. Dans un nouvel article qu'il publie le 6 décembre 1971, le critique défend un changement de modèle en matière de déplacements métropolitains, adressant une salve à la culture autoroutière, à propos cette fois-ci de la voie express rive droite qui vient d'ouvrir sous le feu des critiques. « Après cette autoroute, il faudra en créer une autre, une troisième, une autre encore, alors qu'il faudrait par tous les moyens développer et encourager l'utilisation des transports publics de surface³⁸². »

³⁸¹ André Fermigier, « Parkings et forums, Comment faire respirer Paris ? Chacun y va de son plan mais on n'en est qu'au stade du bricolage », *Le Nouvel Observateur*, 7 juillet 1969, republié in *La bataille de Paris*, *op.cit.*, pp.128-129.

³⁸² André Fermigier, « Un président « adapté à la voiture » », *op.cit.*, p.239.

Est-ce aussi au boulevard périphérique que le critique pense lorsqu'il désavoue la course à la résolution des problèmes (en l'occurrence, la saturation) par les moyens qui les ont créés. A la veille de l'inauguration express du dernier tronçon, tandis que Georges Pompidou l'a qualifié d'« œuvre colossale³⁸³ », Pierre Messmer évoque quant à lui la « grande œuvre décongestionnante³⁸⁴ ». L'infrastructure a en effet soulagé Paris des flux routiers mais le trafic automobile a entre-temps explosé, réduisant la fluidité de la circulation. 160 000 véhicules sillonnent déjà chaque jour les voies alors que l'ouvrage a été dimensionné pour un trafic maximum de 200 000 véhicules. Victime de son succès pour les uns, coupable de son obsolescence précoce pour les autres, certains proposent de l'agrandir en élargissant le nombre de ses voies, en lui superposant un périphérique aérien. D'autres au contraire condamnent l'impasse, considérant l'infrastructure à peine née comme déjà vieillissante, les décideurs ayant adopté les solutions d'hier pour répondre aux problèmes de demain.

Derrière ces décalages se profile une critique de la planification. Car, en dépit des prouesses techniques et des travaux d'Hercule, en dépit des visions d'ensemble qui entendent transcender les échelles locales, en dépit de l'union des pouvoirs parisien, régional, étatique, qui a permis à l'ouvrage de sortir de terre, le projet, dans sa capacité à anticiper et façonner le futur, a failli. Est-ce pour cette raison que les auteurs de Roissy se défient autant de la prévision tout en développant une véritable obsession du temps dans leurs réflexions ? L'expérience d'Orly les a éprouvés, que relate Michel Ragon dans l'un des ses ouvrages consacrés à « La ville de demain » où il établit un parallèle entre l'obsolescence chronique des infrastructures et le futur des villes à construire :

« Ne voit-on pas déjà aux USA des routes en chantier devenir impropres à l'usage avant leur finition. Beaucoup d'aérodromes n'ont-ils pas été laissés inachevés parce qu'ils s'avéraient inutilisables pour les derniers types d'avions, avant d'être terminés ? [...] N'a-t-on pas dû faire sauter un pont à Orly deux semaines avant l'inauguration, afin de prolonger une piste pour le Boeing 707 ? Comment donc pouvoir construire la ville de l'avenir et ses voies d'accès en fonction des temps futurs ³⁸⁵? »

³⁸³ « Le périphérique : une fin et un commencement », *op.cit.*

³⁸⁴ Pierre Messmer, « Le Boulevard périphérique de Paris », 25 avril 1973, Source Archives APUR, Cote ABPROPA907

³⁸⁵ Michel Ragon, *Où vivrons-nous demain?*, Paris, Robert Laffont, 1963, p.174. Lire aussi de Michel Ragon, *L'urbanisme et la cité*, Paris, Hachette, Collection La Nouvelle Encyclopédie 1964, p.102. Ragon prend ici appui sur la figure aérienne pour appeler à la rupture, considérer le temps et le futur comme paramètres de l'urbanisme. « Personne ne peut prédire si l'avenir sera à l'auto ou à l'hélicoptère ou même à un autre moyen de transport encore inconnu qui rendra périmés tous les réseaux d'autoroutes que l'on édifie actuellement à grands frais. [...] La première tâche des urbanistes de l'avenir semble donc bien s'essayer de rendre les villes élastiques. » Dans cette période de réflexion sur « Les Paris parallèles », Michel Ragon publie aussi dans des collectifs, *L'avenir des villes* (1964), *Les visionnaires de l'architecture* (1965), *Les*

Eclairée par les bouleversements urbains et technologiques en cours, la question du futur est centrale dans les propositions que formulent dans cette première moitié des années 1960, les « Visionnaires de l'architecture » emmenés par Michel Ragon. Ce dernier voit dans l'émergence de l'avion, le signe du « passage de l'urbanisme physique du kilomètre, de la distance à celui du temps³⁸⁶ ». Croissance urbaine et métamorphose des mobilités amènent les urbanistes à imaginer de nouvelles formes et structures. Tandis que Marcel Lods et Claude Parent, avec la revue *Architecture d'Aujourd'hui* éditée par André Bloc, projettent à distance de Paris, un « Paris Parallèle » qui doit décongestionner la capitale pour lui offrir une expansion à sa mesure, Paul Maymont propose autour de Paris, une ceinture de villes-pyramides, reliées entre elles par des ponts, autoroutes et métros suspendus à grand débit. Le sol, entièrement libéré, y permet la création d'espaces verts, la vision renouant avec celle dessinée en 1922 par Auguste Perret pour une « avenue des maisons-tours » en lieu et place du territoire libéré des fortifications parisiennes. Ce changement d'échelle qu'épousent les architectes pour envisager la ville contemporaine, imprègne les mégastructures qu'ils conçoivent, empruntant et renouvelant les concepts développés par les métabolistes japonais : Kenzo Tange, Kiyonori Kikutake, Fumihiko Maki. Promoteur de l'urbanisme spatial, fondateur du Groupe d'Etude d'Architecture Mobile, Yona Friedman s'inscrit dans la lignée de Maymont, en proposant de superposer à l'urbanisation existante une cité suspendue. A quinze mètres de hauteur, au-dessus de la texture parisienne, la « ville spatiale » déploie une nappe tridimensionnelle comprenant les « diverses fonctions urbaines, tout en permettant le libre-échange ou le regroupement des éléments³⁸⁷ ». « Comment bâtir une ville qui puisse s'adapter aux données inconnues du proche avenir ? » : rejetant la valeur des prévisions statistiques, Friedman interroge la rigidité des infrastructures, au regard des bouleversements incertains à venir. « Il s'agit de rechercher des techniques qui permettent de passer d'une solution à une autre pour adapter la ville, si besoin est aux modes de vie des habitants, au lieu d'adapter les habitants aux propositions des urbanistes. » Ajoutant : « l'infrastructure n'est qu'un moyen d'assurer à l'habitant le confort où il le veut dans la ville et sous quelle forme il l'entend³⁸⁸. » [13]

cités de l'avenir (1966), *La cité de l'an 2000* (1968). Lire aussi de Noël Boutet de Monvel, *Les Demains de Paris*, Denoël, 1964.

³⁸⁶ Michel Ragon, *Les cités de l'avenir*, Préface de Jean Fourastié, L'Encyclopédie de la Planète, 1966, p.28.

³⁸⁷ Yona Friedman, « Concevoir des cités adaptables au futur inconnu », in Michel Ragon, *Les cités de l'avenir*, Préface de Jean Fourastié, Collection L'Encyclopédie de la Planète, 1966, pp.167-168.

³⁸⁸ *Ibid*

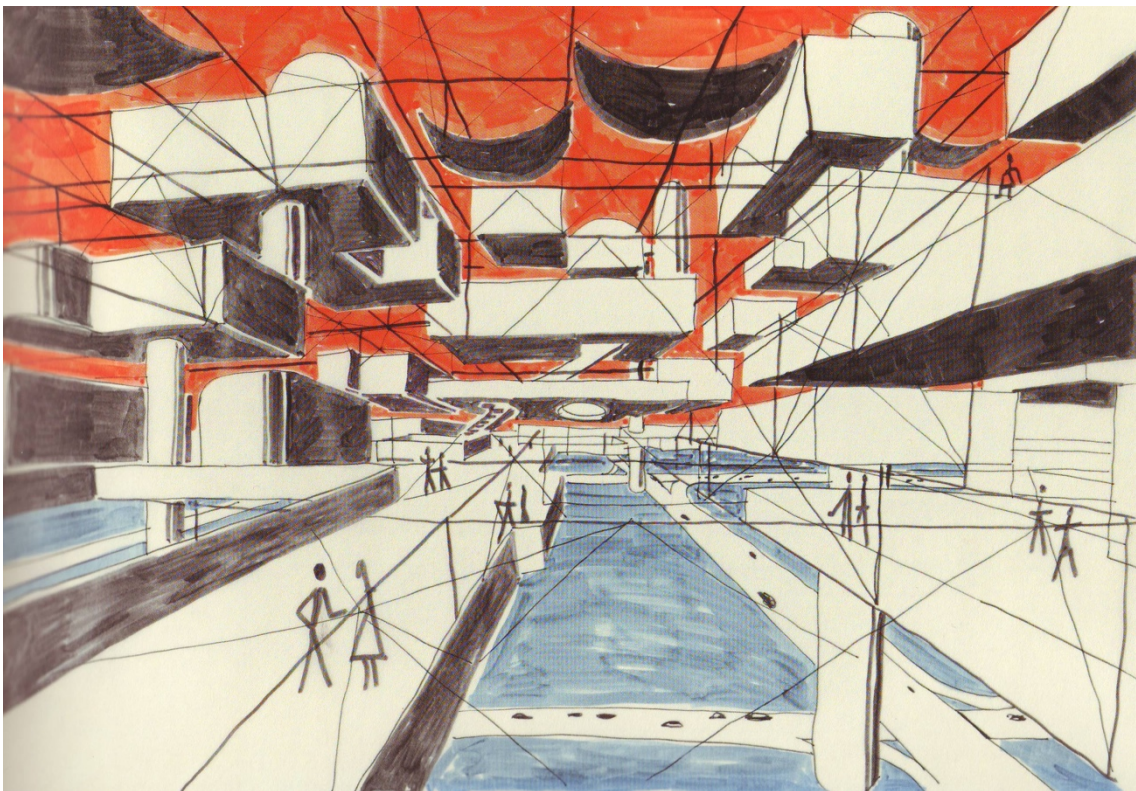
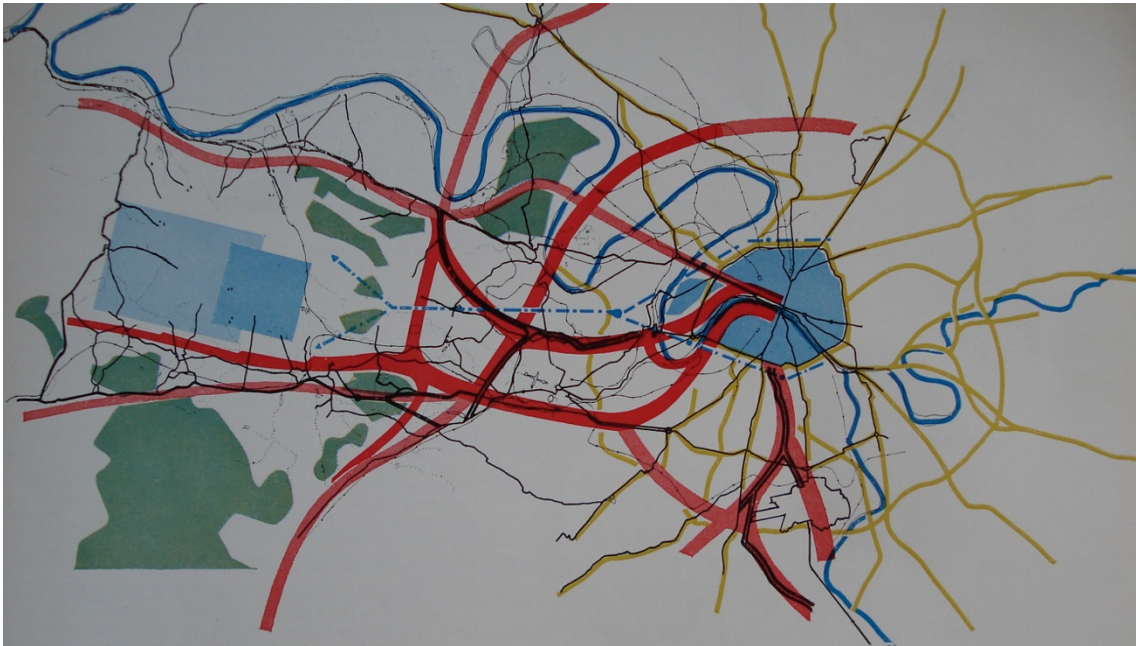


Fig 13.1: Les Paris Parallèles

En haut, Marcel Lods, Etudes pour un « Paris Parallèle », 1960, Soutce *Architecture d'Aujourd'hui*, n°101, Avril-mai 1962, pp.39-41 ; En bas, Yona Friedman, « Spatial City Project », Paris, 1958-1959, Source The Howard Gilman Collection, The Museum of Modern Art, New York, Source *The Changing of Avant-Garde, Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*, MOMA, New York, 2003



Fig 13.2 : Les Paris Parallèles.

En haut, Paul Maymont, Projection des villes quartiers à Paris, 1960 et en bas, Paul Maymont, « Schéma d'aménagement de la région parisienne », 1965, les deux images sont issues de l'ouvrage *Les visionnaires de l'architecture*, Textes de Ballardur, Friedman, Jonas, Maymont, Ragon, Schöffer, Paris, Robert Laffont, Collection *Construire le monde*, Volume 3, 1965 (BNF), pp.92 et 100-101.

... au futur comme paramètre

L'inéluctabilité du dépassement figure au vocabulaire des ingénieurs, architectes, économistes, artistes, sociologues qui travaillent au projet du nouvel aéroport de Paris-Nord. A la différence du boulevard périphérique, sa conception semble s'inscrire dans une pensée non du rattrapage mais de l'anticipation. Au moment de l'inauguration de l'aéroport, le journal *Le Monde* reprend un leitmotiv désormais bien connu : « A peine terminé, on sait déjà qu'il est dépassé³⁸⁹. » Mais l'article est loin d'être critique, considérant que l'intérêt de l'ouvrage réside dans le fait même qu'il est né pour composer avec son dépassement.

Cette obsession du temps non plus comme horizon mais comme matériau même du projet, est à l'origine de la réflexion de l'autorité aéroportuaire parisienne. A son plus haut niveau d'abord lorsque, dès 1959, Pierre-Donatien Cot, directeur général de l'Aéroport de Paris, anticipe l'impératif de réserver les terrains destinés à la construction du troisième aéroport tout en gardant secrets les emplacements afin d'éloigner de possibles obstacles fonciers au projet³⁹⁰. Appelant à préserver l'avenir, il ne craint pas non plus la flambée des prix, la valorisation des terrains convoités étant selon lui, compensée par la dépréciation qui frapperait le voisinage du futur aéroport. Son appel s'adresse surtout à l'Etat en lui demandant de « protéger » les abords des terrains du futur aéroport « à l'égard du développement des habitations dans la banlieue nord de Paris³⁹¹. »

A l'occasion d'une invitation qui lui est faite en 1963 pour présenter le projet de Paris-Nord, Cot expose à nouveau sa vision, évoquant l'histoire du projet, procédant à l'inventaire des actions à mener « au cours des douze prochaines années, non pas dans l'optique d'un achèvement en 1975 mais dans la perspective de ce que sera la région parisienne « en l'an 2000 ». » Il enchaîne :

« Il s'agit, peu ou prou, de préparer, de prévoir l'avenir, sinon de le prédire ; acte intimidant qui suscite notre propre inquiétude et aigüise le sentiment de notre

³⁸⁹ « Une machine à voyages », *Le Monde*, 8 mars 1974, p.55

³⁹⁰ Pierre-Donatien Cot, « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 mars 1959, p. 32, source Archives Aéroports de Paris, Boîte 28. Pierre-Donatien Cot (1911-1993), fils de l'ingénieur hydrographe et membre de l'Académie des Sciences Donatien Cot, est polytechnicien, ingénieur du corps des Ponts et Chaussées. Il exerce à partir de 1945 au Port autonome du Havre avant de rejoindre en 1951, Aéroport de Paris, où il dirige les études et travaux puis devient directeur général en 1955 et ce jusqu'en 1967, date à laquelle il sera nommé Directeur Général d'Air France (jusqu'en 1974) tout en restant administrateur d'ADP. Avec ses nombreuses conférences, il est l'auteur d'un Que Sais-Je ? sur *Les Aéroports*, n°1048.

³⁹¹ Argumentaire Paris-Nord, 1960, Source Archives d'Aéroports de Paris.

responsabilité. [Pour penser à long terme], il faut se fournir à soi-même les données du problème à résoudre, parfois imaginer jusqu'à l'énoncé du problème [...]. » Et de conclure en citant Henri Bergson : « Plus grande est la portion du passé qu'on tient dans son présent, plus lourde est la masse qu'on pousse vers l'avenir³⁹². »

L'avenir se juge à l'aune du passé mais la préservation du futur suppose de faire des ruptures, qu'il s'agisse des échelles de la nouvelle plateforme, des modalités de sa conception, des temporalités de sa réalisation. Dans une brochure consacrée à l'aéroport de « Roissy-en-France », datée de juin 1969, on peut encore lire dans l'introduction : « [Le trafic aérien] double tous les cinq ans, ce qui conduit, durant chaque période de cinq ans, à réaliser autant d'investissements que dans l'ensemble des périodes passées³⁹³. »

L'analyse prospective des psychosociologues sur le comportement du passager aérien avait déjà souligné la nécessité de développer « une attitude de pensée différente, c'est-à-dire une attitude prospective, imaginative³⁹⁴. » Plus que la durée, le temps s'affirme comme matière première du projet comme le rappelle Marcel Lods, alors qu'il est sollicité à la fin 1971 par André Decelle, qui a succédé en 1967 à Cot à la direction générale d'ADP, pour donner son avis sur le projet en cours de réalisation.

« La durée était jusqu'à nos jours la base même de l'architecture [...]. La première qualité sera la faculté d'adaptation maximum à des missions qu'il est impossible de préciser à l'avance. [...] Les bâtiments et la composition architecturale des bâtiments entre eux doivent, s'ils entendent faire correctement et complètement face à une mission se modifiant profondément au cours de périodes de temps de plus en plus courtes, être capables de se modifier profondément. Le cas des aéroports est un exemple particulièrement frappant³⁹⁵. »

Projeté sur l'incertain et l'inédit, le futur n'est plus ici la promesse déçue d'attentes passées, mais le moteur selon lequel se pense le présent. Qu'il s'agisse du plan-masse, des réseaux, de l'aérogare ou de l'unité centrale qui doit accueillir les futurs services urbains de l'aéroport, la question de l'imprévisibilité est omniprésente dans le processus de conception, orientant une conception qui trace un cadre dans lequel s'inscrivent les premiers jalons de la plateforme, sans préjuger de l'évolution que vont connaître leurs

³⁹² « Faut-il faire l'aéroport Paris Nord », Journées de Royaumont, juin 1963, source Archives d'Aéroports de Paris

³⁹³ Aéroport de Paris, « Roissy en France », juin 1969, p.1, Source Archives d'Aéroports de Paris.

³⁹⁴ Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (CEP), « Une analyse prospective sur le comportement du passager aérien et ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires », in « Étude "Passager aérien 1985" », 1968, source Archives d'ADP, Dossier no 979.

³⁹⁵ Lettre de Marcel Lods à André Decelle, 12 janvier 1972, Source Archives d'ADP, boîte 16, bordereau no 1988072.

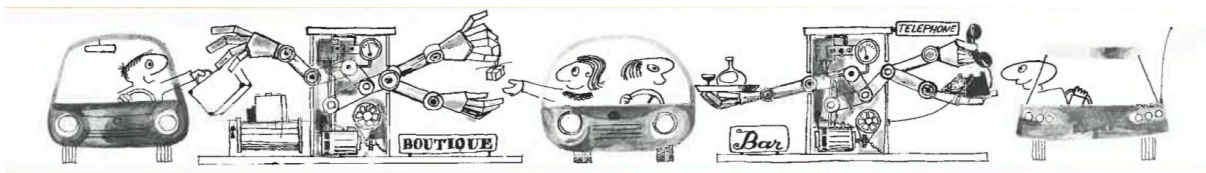
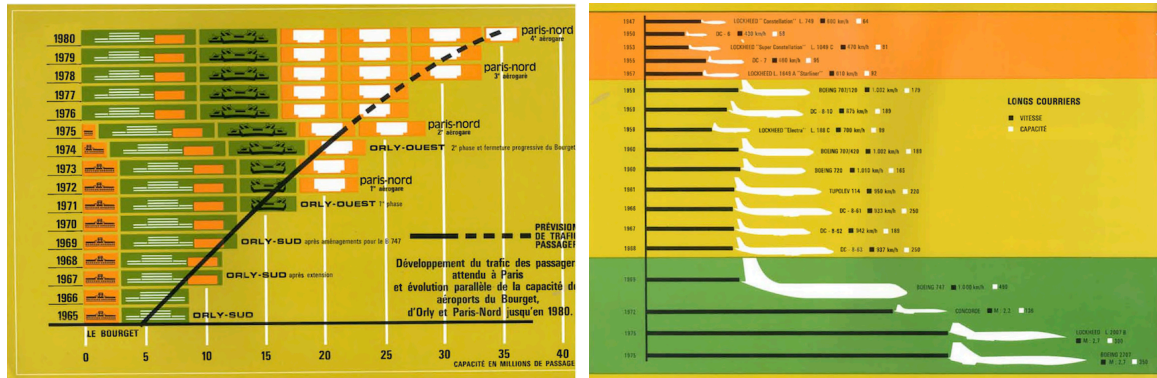


Fig 14.1: Extraits de la brochure « Paris Nord », janvier 1967 : En haut, à gauche, « La croissance du trafic : Développement du trafic des passagers attendu à Paris et évolution parallèle de la capacité des aéroports du Bourget, d'Orly et Paris-Nord jusqu'en 1980 » ; En haut, à droite, « Evolution de la capacité en sièges et accroissement des vitesses de croisière des principaux avions mis en service au cours des vingt dernières années ou prévus, Longs Courriers » ; En bas, « Quelques gadgets », Source Archives d'Aéroports de Paris

successeurs. Ainsi, s'agissant de la future unité centrale, Paul Andreu indique essayer de « définir un centre qui soit une entité à tous les stades, largement imprévisible d'ailleurs de son développement³⁹⁶. » En conséquence, chaque étape de son développement doit rester ouverte aux futurs de sa transformation, par croissance ou renouvellement. Evoquant Roissy 1 à son ouverture, l'architecte défend une perspective holistique de l'ouvrage : « D'une manière générale, la conception de l'aérogare reprend les principes appliqués à l'étude de l'ensemble des bâtiments sous deux aspects : c'est d'abord un bâtiment comme les autres, mais c'est aussi un résumé et la répétition de tout l'aéroport qui l'entoure³⁹⁷. » [14]

A une question qui lui est posée en 1973 de savoir, s'il avait à réétudier l'aérogare 1, s'il la concevrait « de la même façon compte-tenu de l'évolution du transport aérien et des techniques aéroportuaires », Paul Andreu répond : « Si on avait à la refaire, on ne referait certainement pas la même gare ; cela dit, si on se replace en arrière, dans les conditions qui étaient les nôtres quand nous avons commencé son étude, si vraiment on faisait marcher le temps à l'envers, je crois qu'on referait la même »³⁹⁸. Deux ans plus tard, l'architecte reviendra sur la conception de Roissy, faisant part des doutes que lui inspire la prévision, ajoutant que la période qui s'ouvre inaugure un changement nécessaire dans la manière de projeter. « Ce qui, aujourd'hui, est nouveau par rapport à la décennie qui précède, c'est le changement de la prévision elle-même autant que celui des événements qui sont prévus. » Prolongeant ses intuitions, l'architecte évoquera la nature organique de l'espace du projet :

« C'est une duperie très grande je crois que de donner à penser que prévoir, c'est autre chose que de projeter du présent. Cela, aucun des plans de masse futurs que je vous ai montrés ne le dit. [...] Le papier et le dessin – celui qui nous est habituel – suggèrent à tort que l'espace du projet, parallèle à celui des constructions, est minéral. C'est plutôt un espace animal qu'il nous faudrait évoquer, avec ses lois de reproduction à l'identique, et ses lois d'adaptation³⁹⁹. »

³⁹⁶ « Unité centrale, étude préliminaire », 16 mai 1973, Source Archives d'Aéroports de Paris.

³⁹⁷ Paul Andreu in "Roissy-en-France", *Architecture d'Aujourd'hui*, numéro spécial *Aéroports*, n°156, 1971, p.23. Dans sa « lettre à un jeune architecte », l'architecte reviendra en 2011 sur le développement de Roissy : « Il s'agit bien jusqu'ici, les formes en attestent, d'un même ouvrage. Un même ouvrage dont [...] nous n'avons prévu l'exacte configuration et qui pourtant s'est développé sans jamais abandonner ses grands principes de départ mais qui les a tout au long du temps dépassés et intégrés à une pensée d'ensemble toujours plus générale et plus complexe. [...] Comme si l'ouvrage initial contenait en puissance tous les développements ultérieurs » in Paul Andreu, *Lettre à un jeune architecte*, *op.cit.*, pp.21, 56.

³⁹⁸ Paul Andreu, « Le parti architectural et les aménagements paysagers de Roissy », p.18 in Aéroport de Paris, Etablissement public autonome, « Roissy-en-France », 1973, Source Archives d'Aéroports de Paris

³⁹⁹ Paul Andreu, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », *op.cit.*, p. 7 + pp.25-26.

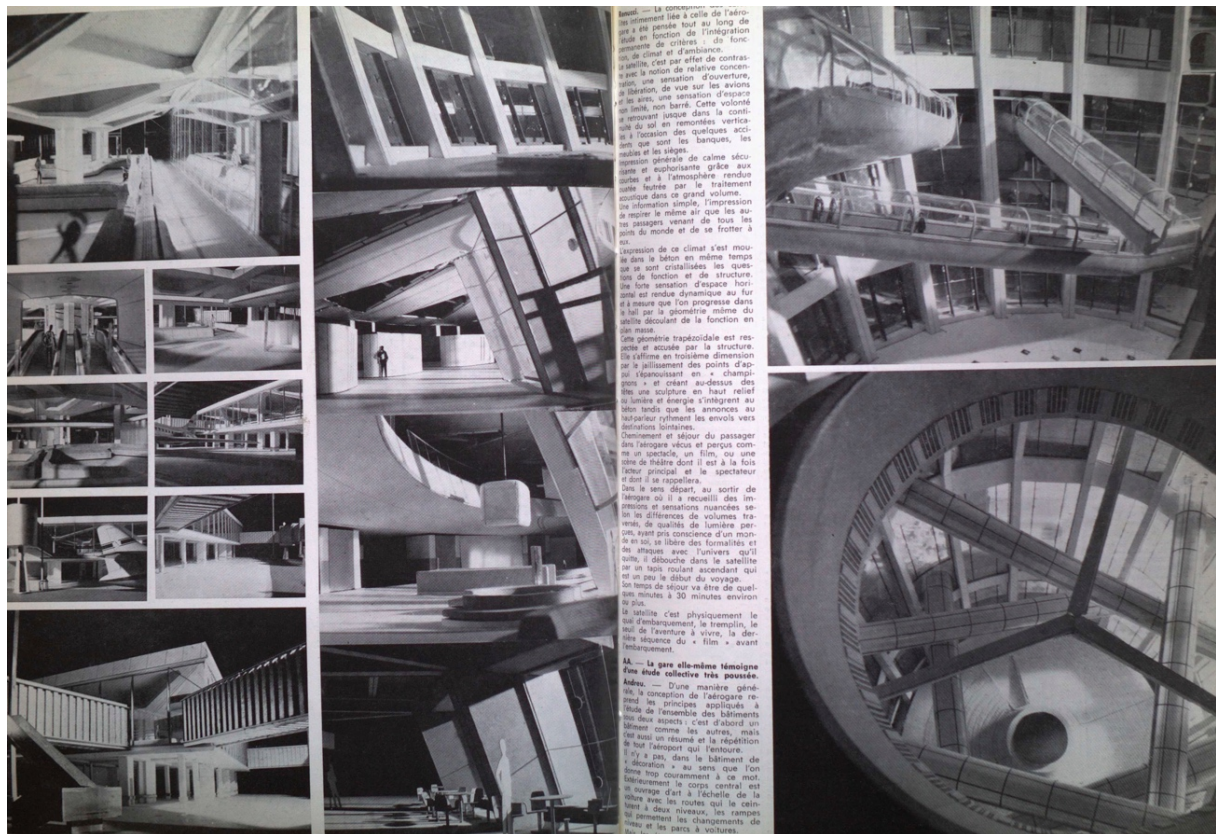


Fig 14.2 : Double page intérieure de l'article de Paul Andreu, « Roissy-en-France » publié dans *Architecture d'aujourd'hui*, n°156, 1971, pp.22-23.

Récits versus projets : la fabrique du présent

Traduits dans les réceptions critiques ou les disjonctions observées, les décalages entre les attentes et les pratiques ne sauraient être imputables aux seules transformations techniques ou sociétales. La spatialité urbaine des infrastructures – et l'évolution de ses représentations – constitue aussi un vecteur de frottement entre l'usage et le construit. S'ils sont conçus comme des ouvrages à part entière, le périphérique et l'aéroport appartiennent pleinement à l'espace de la ville, en complète mutation. Au centre de l'agglomération, le premier se voit chargé d'une responsabilité pour le devenir de la métropole tandis que le second, aux confins de la capitale, se développe de manière plus endogène.

Les Paris du périph : pouvoirs et fragilités

« Le boulevard périphérique contribue à modifier le visage de la capitale non seulement par l'importance et la qualité de ses ouvrages, mais encore par les modifications et les transformations qui accompagnent progressivement sa réalisation sur le plan de l'urbanisme où il joue le rôle de catalyseur et d'accélérateur de transformations. »

André Herzog, « Le boulevard périphérique », Juin 1973⁴⁰⁰

De tous les ouvrages contemporains qui surgissent dans le paysage de la capitale, le périph est l'un de ceux qui ont mobilisé le plus de visions urbaines. D'instrument de la « Renaissance de Paris » à « catalyseur de ses transformations » : en l'espace de trente ans, les récits parisiens et grand-parisiens qui projettent le boulevard périphérique glissent et changent de sens. Cette responsabilité urbaine, à la fois pesante et ambitieuse que porte l'infrastructure et dont elle doit rendre des comptes à chaque étape de sa réalisation, lui est confiée dès ses origines et s'alourdit au fur et à mesure de son déploiement.

L'ouvrage naît dans un contexte particulier, celui de la « libération » des terrains de la Zone pendant la guerre et des politiques de rénovation des « îlots

⁴⁰⁰ André Herzog, « Le Boulevard Périphérique », Juin 1973, Source Archives APUR. André Herzog (1913-1998), Ingénieur du corps des Ponts et Chaussées, féru des techniques de génie urbain, a occupé pendant plus de trente ans, de hautes responsabilités à la Préfecture de la Seine puis à la Ville de Paris. C'est sous sa direction que se conçoivent et se réalisent les grands ouvrages parisiens de circulation routière que sont le boulevard périphérique, la voie Georges Pompidou et le réseau des Halles. A cette date qui signe l'inauguration du périph, il est directeur général de l'aménagement et de l'urbanisme après avoir été directeur technique de la voirie parisienne et à ce titre l'un des principaux artisans du périph.

insalubres » qui s'engagent à cette date⁴⁰¹. Le 11 octobre 1940, le gouvernement de Vichy fait voter une loi exceptionnelle sur l'éviction des habitants des secteurs déclarés comme insalubres dont fait partie la Zone. Le démantèlement des fortifications dans l'entre-deux-guerres n'a pas eu pour conséquence de rendre le territoire de l'enceinte prêt à être aménagé. Bien au contraire, la crise du logement - amplifiée par l'exode rural, le moratoire sur les prix des loyers et les destructions dues à la guerre - a conduit nombre de citadins sans toit à occuper de manière illicite les terrains vierges situés aux portes de la Capitale, aménageant des habitations de fortune, développant toutes sortes de négoce et d'activités. Lorsque le 5 février 1942, s'ouvre la séance inaugurale de la commission d'études de la Région Parisienne, Philippe Pétain annonce que la Zone va être « libérée » de ses occupations informelles, faisant remarquer que « depuis quelques soixante ans, par la défaillance d'autorités qui ne savaient ni prévoir, ni vouloir, ni agir à temps, l'agglomération parisienne, continuant à s'étendre, s'est étalée en désordre toujours plus loin dans les campagnes environnantes, élargissant de proche en proche autour de la ville, cette enceinte de misère et de laideur qui afflige à la fois le cœur et la raison⁴⁰². » [15]

« Il importe d'éviter à tout prix que Paris ne « coule » dans une banlieue qui l'enliserait à nouveau pour un siècle ». Ainsi s'exprime en 1943, René Mestais, chef des services techniques de topographie et d'urbanisme de la Ville de Paris, dans un rapport consacré au « projet d'aménagement de la région parisienne ». Appelant à faire de l'ouvrage le lieu de la « Renaissance de Paris », l'ingénieur envisage le boulevard périphérique comme le couronnement de l'aménagement de la ceinture, colonne vertébrale d'un ensemble qui intégrerait la ville dans son entier et interromprait l'absorption de Paris dans une urbanisation sans fin. [16] Il ajoute :

« Paris, grand salon d'Europe, requiert des soins, des sacrifices et des égards particuliers et il doit être défini d'une manière élégante et précise, afin que les étrangers, abordant l'Île de France, puissent dire : Voici Paris, sans le confondre avec Levallois, Aubervilliers, Pantin, Vitry ou Malakoff. Ce sera le rôle dévolu au boulevard périphérique de sertir de ses belles lignes de peupliers, d'ormes et de platanes, le territoire parisien⁴⁰³. »

Mais l'ouvrage voit son destin se transformer au fur et à mesure de sa matérialisation. De ceinture verte figurant la protection de Paris face aux

⁴⁰¹ Isabelle Backouche, « Rénover le centre de Paris : quel impact sur les marges ? 1940-1970 », in Florence Bourillon et Annie Fourcaut, eds, *Agrandir Paris, 1860-1970, op.cit.*, p. 325-341.

⁴⁰² Cité par André Gulton, « L'urbanisme en Seine-et-Oise », *L'Architecture Française*, n°17-18, 3 avril 1942, p. 57 cité in Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périph.*, op.cit., p. 237.

⁴⁰³ René Mestais, *La voirie parisienne, Projet d'aménagement de la ville de Paris*, dactyl, 185 pages, 1943.



Fig 15: La transformation de la Zone pendant l'Occupation : à gauche, Pré Saint-Gervais, "zone avant", 9 avril 1941 ; A droite, Pré Saint-Gervais, "zone après", 9 septembre 1943 ("OPERATION 15-17"), Inspection Générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme.
Collection Pavillon de l'Arsenal

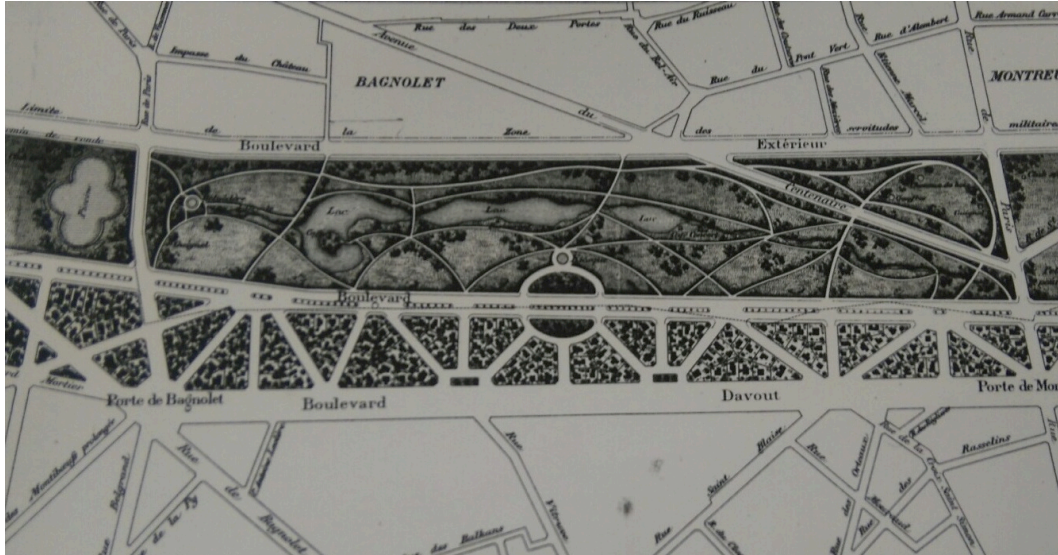


Fig 16: En haut, Ligue pour les espaces libres, l'assainissement et les sports, Projet du "parc de Bagnolet", 1909 (en bas Paris); En bas, Inspection Générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme, "Périphérie de Paris", Projet d'aménagement de la « zone de transition » située entre la Porte de Montreuil et la Porte de Bagnolet, 1943 (en haut Paris)
Collection Pavillon de l'Arsenal

« assauts » de la Banlieue, la Zone est récusée en 1954 comme « ligne de démarcation ». Dans un contexte de crise aiguë du logement (qu'a relayée l'appel de l'abbé Pierre du 1^{er} février 1954), elle sera, comme l'appelle de ses vœux Jean Royer, destinée à faire se rejoindre Paris et la banlieue sous la forme d'« un *lien organisé* entre les quartiers périphériques de Paris et ceux des communes limitrophes qui en sont le prolongement naturel au-delà des « limites administratives toujours artificielles » souvent contraires à la démographie et à l'économie⁴⁰⁴. »

Cette projection fait suite au vote de la loi Lafay du 17 février 1953, dite de compensation, qui prévoit l'affectation de 20% de la ceinture à usage de logements, une superficie équivalente devant être aménagée en espaces verts, soit dans Paris (notamment à l'emplacement d'îlots insalubres) soit sur la « zone de transition » entre Paris et les communes de banlieue. Ainsi, le boulevard périphérique « se glissera-t-il » dans ce vaste territoire de la « Ceinture verte » projeté comme « une œuvre de grande portée sociale et humaine » dont 20% seront aménagés pour offrir les ensembles nouveaux de logements indispensables aux Parisiens, et les 80% restants « de la ceinture [seront] *définitivement aménagés* sans le moindre risque de grignotage ultérieur en espaces verts, plaines de jeux, et pour recevoir des bâtiments à usage collectif nécessaires à la vie des quartiers périphériques⁴⁰⁵. » Cette ambition se traduit dans le plan élaboré par Raymond Lopez à qui Bernard Lafay a confié les clés de la réflexion et qui projette l'aménagement de « secteurs » d'habitation, ensembles modernes autonomes qui doivent comme l'appelle de ses vœux Pierre Sudreau, « reconquérir Paris⁴⁰⁶ ». Le Plan d'Urbanisme Directeur de Paris dont l'élaboration s'engage à cette date, entérine l'image d'une ville moderne, traversée en son sein par les voies autoroutières, composée d'ensembles créés ou rénovés d'immeubles de grande hauteur sur dalle, sous maîtrise d'ouvrage unique. [17]

En dépit de leur portage conjoint (technique et politique) par l'administration parisienne, la réalisation du boulevard périphérique et des projets urbains qui lui sont associés, ne suivra pas l'ambition radicale de la « Ceinture verte de Paris » qui devait pourtant être, aux yeux de Bernard Lafay, « poursuivie avec

⁴⁰⁴ « L'aménagement de la ceinture verte », *op.cit.*, p.8. Adjoint pendant quinze ans d'Henri Prost chargé du plan d'aménagement de la Région Parisienne dans l'entre-deux-guerres. Jean Royer a cofondé avec lui la revue *Urbanisme* en 1932.

⁴⁰⁵ *Ibid.*

⁴⁰⁶ Cité in Eric Lapiere, *op.cit.*, p.21. Pierre Sudreau (1919-2012), résistant membre du réseau Brutus et déporté en 1944 à Buchenwald, est nommé en juin 1955, Commissaire à la construction et l'urbanisme pour le Département de la Seine. En juin 1958, il sera nommé ministre de la construction du gouvernement du Général de Gaulle, le dernier de la IV^{ème} République.

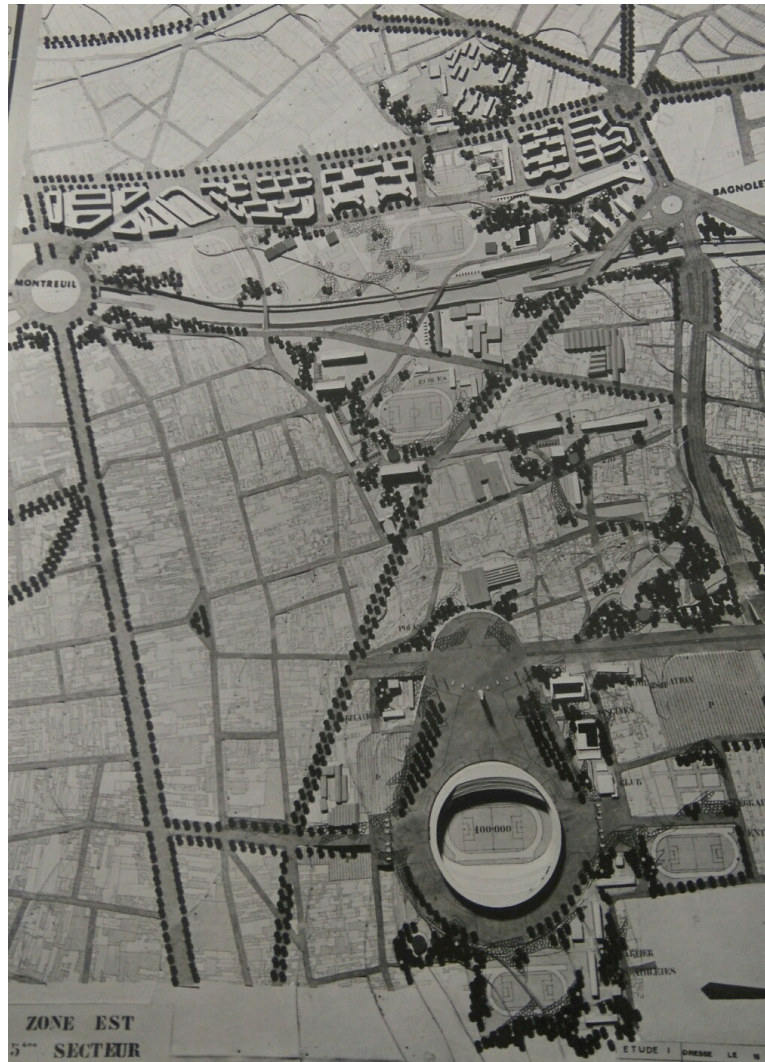


Fig 17: Edouard Crevel, Plan Lafay, zone Est, 5ème secteur, Montreuil-Bagnolet, essais de projets d'ensemble, 1953, Collection Pavillon de l'Arsenal

énergie [par] la Ville et ses administrateurs appuyés par les Parisiens⁴⁰⁷. » La fragmentation qui résulte des aménagements produits ne tient pas seulement aux logiques propres des chantiers, infrastructurels et urbains, à l'échelonnement de leur réalisation dans l'espace et le temps, ou aux aléas de leur programmation et de leur financement. Elle procède des glissements qui s'opèrent entre l'unité de la vision et le morcellement des opérations, entre les politiques de reconstruction urbaine et les projets circulatoires régionaux.

L'évolution du gouvernement du projet permet de rendre compte des tiraillements dont fait l'objet la réalisation du périph. A l'origine projet municipal conçu à cheval sur Paris et la proche couronne, le périph est inscrit au Plan d'urbanisme directeur de Paris (1959) puis au PADOG régional (1960). Ville et Etat agissent de concert pour réaliser l'ouvrage, mais les rapports de force s'inversent lorsque le District entre en scène. A la faveur de son investissement croissant, l'Etat devient peu à peu son principal financeur. Surtout les pouvoirs qui avaient porté le projet, s'attachent désormais à d'autres perspectives d'autant que cette transition est marquée par la disparition du département de la Seine qui consacre les écarts de vue sur le rôle de l'ouvrage⁴⁰⁸. Tandis que les « visionnaires de l'architecture⁴⁰⁹ » emmenés par Michel Ragon formulent des alternatives à l'atrophie parisienne – « Paris parallèles », « villes satellites », « villes spatiales » -, la vision régionale du Paris de l'an 2000, développée dans le Schéma Directeur, se déploie du « Paris intra-muros » aux « Zones rurales » en passant par les « banlieues actuelles » et les « extensions ». Les réseaux de communication occupent une place importante dans ce dispositif régional mais pour relier plus que pour fixer. Et si le périph est qualifié d'« 'engin' moderne de circulation automobile », il s'agit maintenant de dénoncer le risque d'une urbanisation de la ceinture par des sièges sociaux, qui serait « néfaste au bon fonctionnement du cœur parisien des affaires »⁴¹⁰.

Ce basculement de l'urbain au régional, de la restructuration au circulatoire, se lit dans les âges successifs de la construction du périph et la diversité des fragments qui le composent. D'abord conçu à niveau, le boulevard périphérique est progressivement pensé avec des passages en viaduc ou en tranchée. Lorsque les études du tronçon sud démarrent, ses concepteurs n'ont

⁴⁰⁷ Bernard Lafay, « Le drame du logement » in « L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *op.cit.*, p.3.

⁴⁰⁸ Des voix se sont opposées à son démantèlement, appelant à faire de la Zone le lieu de regroupement des « arrondissements périphériques et des communes limitrophes pour constituer des agglomérations qui formeraient comme des fuseaux à cheval sur les limites de la Ville de Paris et qui trouveraient sur les terrains libres de la Zone l'espace nécessaire pour organiser leur centre. » in *Ibid*, p.8

⁴⁰⁹ Michel Ragon, *Les visionnaires de l'architecture*, Robert Laffont, 1965.

⁴¹⁰ Délégation générale au district de la région de Paris, 1965, "Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris", Paris, 250 pages, pp.136-7.

pas encore pleinement assumé son statut d'autoroute urbaine. Achevée en 1960, la section la plus ancienne du périph prévoit encore la part large aux paysagements et aux espaces verts. Son vocabulaire renvoie à celui des jardins, traduisant l'idée de la voie dans un parc linéaire, y compris dans son dispositif cinétique de construction du regard⁴¹¹. Le panorama photographique du chantier montre le soin accordé aux ouvrages pour les inscrire dans la ville : tracés, voies de desserte, franchissements, terres-pleins, parapets, éclairages, dessous/sous-faces, murs, plantations⁴¹². Les phases de réalisation des tronçons nord et est amorcent un basculement, la voie s'inscrivant dans un réseau autoroutier de grand débit et d'échelle régionale, dont l'élargissement du gabarit est dicté par le District. Le dessin de la voie est désormais conditionné par la croissance du trafic et les ouvrages que le boulevard doit interconnecter : les échangeurs se ramifient et s'agrandissent (La Chapelle, Bagnole, Bercy puis Maillot), superposant chaussées principales et bretelles sur plusieurs niveaux. Présentée le 29 mars 1967, la maquette du nouvel échangeur de Bagnole montre l'introversion du nouveau complexe qui comprend : « la station terminale de la ligne de métro numéro 5 prolongée, une gare routière d'autobus suburbains (22 emplacements), un parking d'intérêt régional de 2100 places, des établissements commerciaux - supermarchés, garages, boutiques, stands publicitaires -, un réseau de circulation aisé entre ces divers éléments⁴¹³. » [18]

Tirillée entre ses entreprises de rénovation et les contre-mobilisations qu'elles suscitent, la Ville se replie quant à elle sur ses préoccupations intérieures tandis que le District se tourne vers les villes nouvelles de grande couronne. Orphelin de visions urbaines, le périph n'en continue pas moins de concentrer les attentions de l'Etat qui continue de porter le projet, la saturation de la voirie constituant une préoccupation montante avec la nécessité de « boucler la boucle ». La question du doublement du périphérique consacre la divergence des positions. Les dissensions au sein même du District traduisent l'écartèlement des positions que soulève le projet. Les élus régionaux sont divisés, ceux de Paris craignant de payer plus pour la Banlieue tandis que ceux de la Banlieue redoutent de payer trop pour Paris⁴¹⁴. Soutenu par Olivier Guichard, ministre de l'Equipement, et Maurice Doublet, Préfet de la Région Parisienne, un nouveau projet de super-périphérique ne convainc

⁴¹¹ Lire de Georges Farhat, « Sous les pelouses, le périph », *D'A*, décembre-janvier 2009, pp.60-62.

⁴¹² Cette attention à « l'aménagement du cadre paysager de l'environnement, à la réalisation d'espaces verts et à la décoration par plantations », est explicitement soulignée au bilan de la Direction Technique de la Voirie Parisienne, signée d'André Herzog en 1967 (Archives APUR)

⁴¹³ Source Archives photographiques du Pavillon de l'Arsenal, Photographie de la maquette du complexe d'échanges de la Porte de Bagnole, 29 mars 1967. Le commentaire mentionne que le financement est assuré conjointement par le département de la Seine, le district de la Région de Paris, le ministère de l'Equipement, la Ville de Paris, la Ratp, la ville de Bagnole.

⁴¹⁴ Maurice Doublet, *op.cit.*, p.38.



Fig 18.1: En haut, Boulevard périphérique Sud, Poterne des peupliers, mai 1961; En bas, Boulevard périphérique Sud, Pont, Porte de Gentilly, mai 1961.
Clichés Jean-Claude Bollier, Collection Pavillon de l'Arsenal

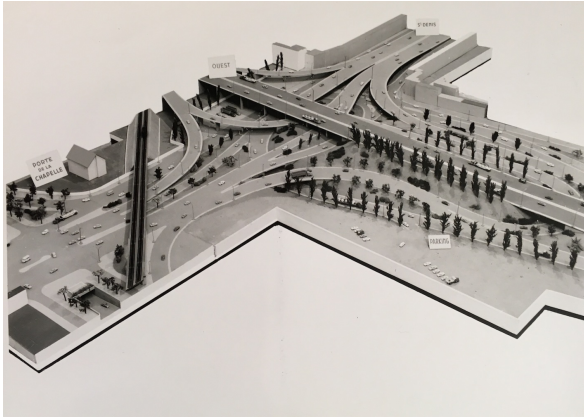


Fig 18.2: En haut, Périphérique Est, Porte de Pantin, 13 septembre 1966
 Au milieu, à gauche, Maquette du Boulevard périphérique Nord, échangeur de la Chapelle, non daté (1966); A droite, Boulevard périphérique Nord, porte de la Chapelle, non daté (début des années 1970);
 En bas, Echangeur de Bagnollet, Novotel à Gauche, non daté (1975)
 Clichés Jean-Claude Bollier/Interphotothèque (vue de Bagnollet), Collection Pavillon de l'Arsenal



Fig 19: En haut, Porte de la Chapelle, 13 juin 1978; En bas, Boulevard périphérique de Paris, Passage du Boulevard à la porte de Saint-Cloud, non daté (1981?)
Cliché Photo industrielle H.Baranger et Compagnie, Collection Pavillon de l'Arsenal

pas la Ville, d'autant que son conseil municipal est mis à l'écart de sa conception⁴¹⁵. Cet éclatement des intérêts traduit les ambiguïtés que recouvre la signification du rôle du périph pour les territoires qui l'accueillent - Paris, la Banlieue, la Région. Lorsque, après son ouverture définitive, s'engagent les batailles pour prévoir l'insonorisation de la voirie, la mise en place de dispositifs de sécurité et de radars et des projets de couvertures partielles, le maire de Paris Jacques Chirac, appelant l'Etat à contribuer à leur financement, milite pour que ce dernier reprenne l'ouvrage dans son domaine⁴¹⁶. [19]

Récit urbain et projet constructif, le boulevard périphérique s'invente dans cet entre-deux, sur un temps long (trente ans) qui voit s'entrecroiser les visions d'un Paris en quête de grandeur et la réalisation d'une infrastructure d'échelle inédite. « Ecrin » de Paris, territoire d'« agglomération » de la ville et ses communes limitrophes, « catalyseur » des transformations de la capitale : l'infrastructure se déploie comme ouvrage intégral, mégastructure, monde en soi. D'un Paris insulaire à un Paris qui s'agrandit, les spatialités du périph traduisent les rapports de force qui s'exercent entre les acteurs de la Capitale, révélant du même coup les fragilités du monolithisme infrastructurel.

Le Grand Paris de Roissy : entre autonomie et appartenance

« Il est frappant que, prévoyant une complexité nouvelle, les auteurs du projet ou ceux qui devaient le présenter, se soient référés à une complexité connue : celle de la ville ; et que certains caractères, à tort ou à raison, empruntés aux habitudes de la ville – la diversité des architectures en particulier – ne soient apparus qu'après l'adoption du vocable de *Terminal City* [qui désigna en 1955 la zone centrale de l'aéroport Idlewild-Kennedy]. »

Paul Andreu, « Les grands aéroports », 1978⁴¹⁷

Dans une conférence qu'il prononce en 1978 devant l'Académie d'Architecture, Paul Andreu, évoquant la conception de Roissy, revient sur l'aéroport new-yorkais d'Idlewild (rebaptisé John Fitzgerald Kennedy peu

⁴¹⁵ « Le Conseil de Paris remet en question le projet de superpériphérique », *La Croix*, 20 mars 1974.

⁴¹⁶ « La lettre du maire de Paris au préfet de région », *Le Monde*, 26 octobre 1982. « Le périphérique, boulevard des nuisances », *Quotidien de Paris*, 19 février 1976 ; « Silence sur le périphérique ! », *L'Humanité*, 20 juin 1977 ; « Trois dangers de mort sur le périphérique », *France Soir*, 2 août 1979 ; « 300 millions de francs pour protéger les riverains du périphérique contre le bruit. », *Le Monde*, 19 novembre 1982 ; « Périphérique : insonorisation des façades, écrans et couvertures, le programme des réalisations des cinq prochaines années », *Le Quotidien*, 24 novembre 1982 ; « Pour l'Etat, le périphérique reste un chemin vicinal, La ville de Paris en a assez de consacrer chaque année des centaines de millions à son entretien... », *Le Parisien*, 10 janvier 1985 ; « Une couverture verte pour le périphérique », *Le Parisien*, 5 mars 1985.

⁴¹⁷ Paul Andreu, « Les grands aéroports », *op.cit.*, p.8.

après l'assassinat du président américain) et le concept de « Terminal City » qu'ont adopté les maîtres d'œuvre et l'autorité aéroportuaire pour désigner l'ensemble des aérogares et des espaces publics conçus pour la partie centrale de la plateforme. Au-delà des aérogares, dont l'échelle mégastructurelle les assimile pour certaines à une « ville sous un toit », c'est l'ensemble du site qui se développe comme une « ville » suburbaine aux portes de la ville constituée, accueillant hôtels, drugstores, théâtres, commerces, restaurants, musées, promenades. A l'aube du Jet Age, le site sera essentiellement arpenté par des « visiteurs » qui ne prennent pas l'avion, Idlewild figurant une nouvelle attraction que fréquentent les citoyens du dimanche⁴¹⁸. [20]

« L'aérogare est toute une ville et l'on peut très bien y vivre sans jamais la quitter⁴¹⁹. » L'ouverture d'Orly Sud a aussi produit des « parallèles urbains » qui comparent pour mieux distancier, qu'il s'agisse des ambiances ou des dimensions des bâtiments, extra-architecturales. Ainsi les publicités qui appellent à visiter la nouvelle aérogare, ramènent-elles la longueur de l'aérogare à l'Avenue de l'Opéra et la superficie de son parking à la place de la Concorde. Si la référence parisienne est présente, c'est pour mettre en regard les deux mondes, les rapprochant et les opposant en même temps. [21]

Au sud de la capitale, l'aérogare flambante neuve surplombe l'axe romain de la Nationale 7 qui a été dévié pour la servir, vitrine « supermoderne » visitée chaque année par des millions de curieux. Toutefois, avec les éloges admiratifs, c'est un autre son de cloche qui transparait déjà, ses coulisses semblant révéler une autre réalité. Dès son inauguration, *Air Press* a titré : « Un monstre [...] engloutit ses créateurs. [...] Moralité, tout ce qui brille n'est pas or⁴²⁰ » tandis que *Der Abend* titre sur un ton psychanalytique : « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen Traumflughafen von Paris ». « On croirait qu'un dramaturge habile a tout mis en œuvre pour démontrer l'abîme qui sépare l'humain de la technique⁴²¹. » Le vocabulaire théâtral auquel recourent les articles dévoile l'envers dysfonctionnel d'une scène destinée à présenter les plus beaux atours de la ville moderne, des innovations techniques aux

⁴¹⁸ « Idlewild : Unlimited Airport », *Architectural Forum*, avril 1955, pp. 152-153. Wallace K. Harrison, texte de présentation du concept de Terminal City pour la Port Authority, 16 février 1955 (source Archives de Wallace K. Harrison, boîte 3, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York. Lire de Nathalie Roseau, chapitre V, « La vitrine », in *Aerocity, op.cit.*, pp.161-193.

⁴¹⁹ « Qui veut voler doit savoir marcher », *Die Zeit*, Hambourg, 1961. Traduction figurant dans les archives d'Aéroports de Paris, boîte 99, Bordereau n°2005308.

⁴²⁰ « A quatre mois de l'inauguration, Orly, un monstre qui engloutit ses créateurs », *Air Press*, Bulletin hebdomadaire aéronautique, juillet 1961, Source Archives d'Aéroports de Paris, boîte 97.

⁴²¹ « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen Traumflughafen von Paris », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961, Traduction Aéroports de Paris, Source Archives Aéroports de Paris.

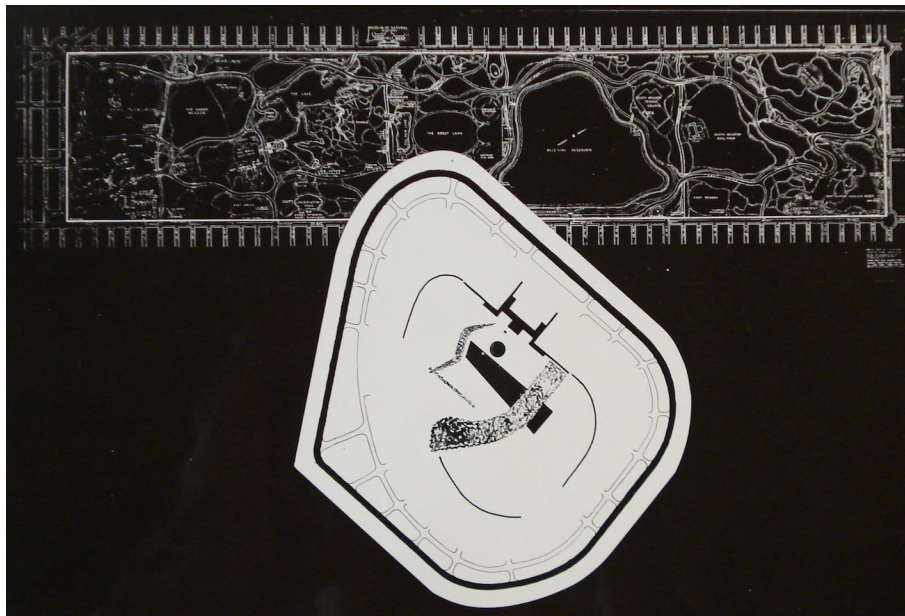


Fig 20: Aéroport d'Idlewild (Rebaptisé John Fitzgerald Kennedy en 1962), New York: En haut, Terminal City, urbaniste Wallace Harrison, Perspective R. Corbelletti, 1957, Source Archives de la Port Authority of New York and New Jersey; En bas, parallèle dimensionnel entre Terminal City et Central Park, *Interiors*, avril 1955, Source Archives de Skidmore, Owings et Merrill

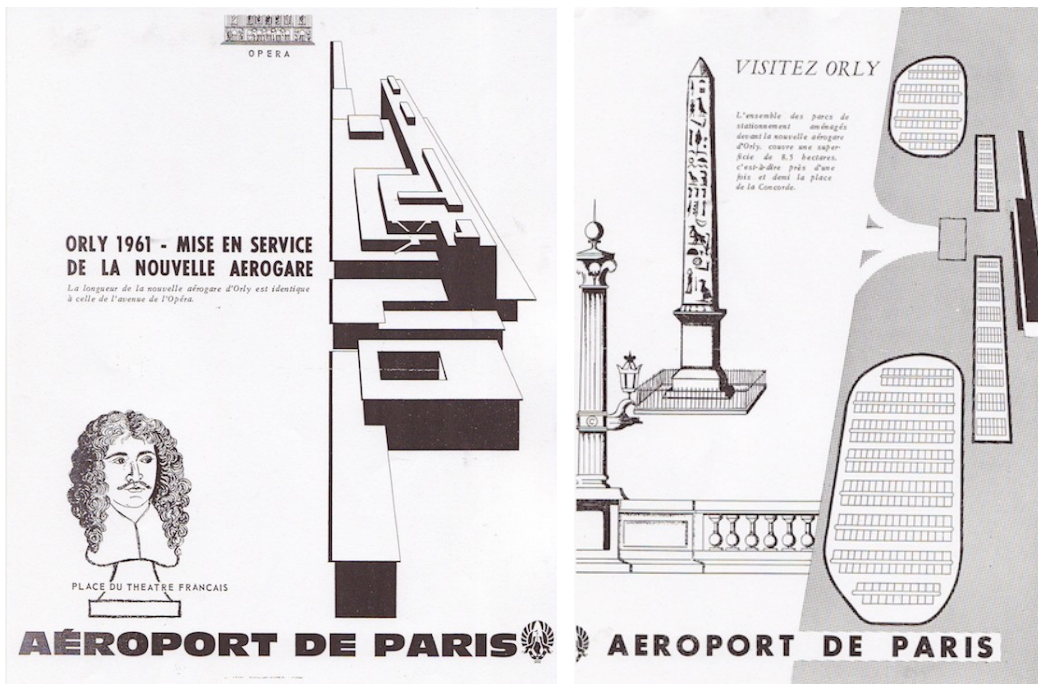


Fig 21: Publicités d'Aéroport de Paris pour l'ouverture de la nouvelle aéro-gare d'Orly Sud
 En bas, La nouvelle aéro-gare d'Orly Sud en construction, surplombant la Nationale 7 qui a été déviée,
 1958, Photographie Jean-Jacques Moreau
 Source Archives et Photothèque d'Aéroports de Paris.

terrasses belvédères qui offrent une vue sur « Paris au nord, les vallées de la Seine vers l'est et le sud est jusqu'à la forêt de Sénart »⁴²².

« Mais il se pose dès maintenant un autre problème dont les services de l'Aéroport ne sont pas responsables. Dans la perspective d'un Paris de demain, l'aéroport [d'Orly] va-t-il se trouver enserré dans une ville tentaculaire qui lui laissera seulement un couloir de circulation ou bien une deuxième ville parallèle va-t-elle nécessiter à 50 kilomètres de Paris, la naissance d'un autre aéroport ?⁴²³ »

« Roissy, univers fermé sur le dehors, se place à l'opposé d'Orly, avec ses grands murs transparents qui ouvrent sur le spectacle des avions au sol et même en vol⁴²⁴. » Comment est évoqué l'urbain lorsque s'élabore Roissy ? A son ouverture, les parallèles resurgissent en changeant d'échelle cette fois-ci puisque c'est maintenant la surface des planchers de l'aérogare 1 qui est comparée à celle de la place de la Concorde⁴²⁵. Au-delà de l'agrandissement des dimensions, la conception du nouvel aéroport marque une rupture par rapport à celle d'Orly, dont la limite de capacité a été atteinte très rapidement après son ouverture alors que ses jetées ont été modifiées pour permettre d'accueillir l'augmentation de trafic. S'observe ici un changement d'échelle en pensée et en dimension. Si, dès le début des études, l'aéroport est envisagé comme ville, cette idée relève non plus de la formalisation d'une vitrine, mais davantage de l'exploration d'un prototype.

La première question qui se pose est celle de la « coexistence » de l'aéroport avec la « ville » à laquelle il appartient. Doit-il s'intégrer ou se mettre à distance ? Les concepteurs ajustent leur réflexion. Dans une conférence qu'il donne en mars 1959 sur « les aéroports et leurs rapports avec l'urbanisme », Pierre-Donatien Cot souligne l'épineuse et lancinante question des conflits d'utilisation des sols. « La situation des aéroports ne soulève pas de difficultés insurmontables si on prend le soin de réserver des espaces libres nécessaires [...]. Réserveons à l'aéroport ses « chenaux » de bruit et plantons-y nos espaces verts⁴²⁶. » A l'intérieur du livret qui publie sa communication, figurent des cartes qui superposent les systèmes aéroportuaires de plusieurs grandes villes

⁴²² Cette dimension théâtrale a été revendiquée notamment dans le rapport de mission établi suite au voyage d'études mené aux Etats Unis en 1945 : « Un aérodrome doit être considéré comme un théâtre ». Pour la publicisation des innovations d'Orly Sud, voir en particulier le numéro de *Techniques et Architecture* de septembre 1961 qui expose le luxe des matériaux d'Orly (Formica, Aluminium, Inox, Blond Orly) et les dispositifs techniques (fenêtres basculantes, altuglas, cloisons mobiles, sol duranit, pendules, système de TV intérieur)

⁴²³ Jean Montignac, « Orly, premier ensemble architectural du Paris de demain ne doit pas être étouffé par la ville tentaculaire », *Journal des Arts*, 1960, p.9, Source Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 96, Bordereau n°2005308.

⁴²⁴ *Le Monde*, 8 mars 1974.

⁴²⁵ « L'Aéroport Charles-de-Gaulle sera inauguré vendredi », Dépêche AFP, 2 mars 1974

⁴²⁶ Pierre-Donatien Cot, « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 mars 1959, p.32, Source Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 28.

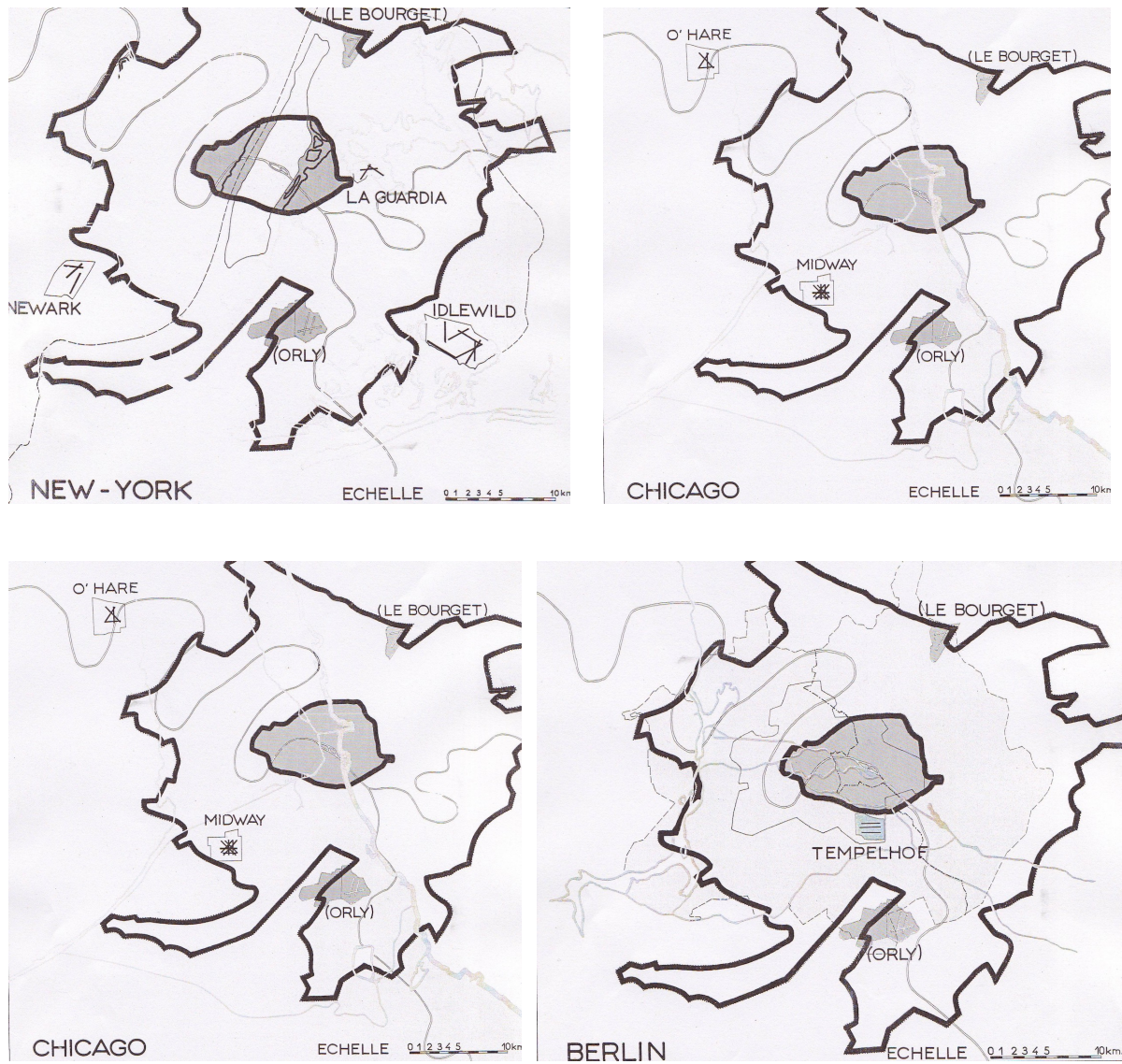


Fig 22: Pierre-Donatien Cot, "Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme", mars 1959

Source Archives d'Aéroports de Paris.

Les deux traits figurent les périmètres de Paris et de l'agglomération. Sont localisés les aéroports de Paris et ceux de la ville comparée. Le fonds de plan figure les méandres de la Seine et quelques éléments remarquables des villes comparées.

européennes et américaines sur le périmètre de l'agglomération parisienne, l'intention visant à montrer les cohabitations territoriales qu'ils entretiennent inéluctablement. [22]

Si le choix définitif de l'implantation du nouvel aéroport se porte sur des terrains situés hors de l'agglomération parisienne, Cot n'en sous-estime pas pour autant la contrainte qui s'impose à son inscription urbaine. Il l'évoque en ces termes, en 1964 :

« Il faut traiter un aéroport comme un organe même de la ville ou de la région qu'il dessert et non comme un corps étranger de la cité ou un obstacle gênant, afin de réserver à l'aéroport et à la ville leurs possibilités réciproques de développement et de maintenir la qualité de la desserte de la ville par l'aéroport⁴²⁷. »

Cette anticipation sur les développements à venir de la métropole et de son aéroport, se projette au-delà de sa propre existence, Aéroport de Paris se préoccupant dès 1967, de réserver les sites possibles de l'aéroport qui succédera à Roissy (pour lequel le vocable de « Paris III » est réactivé) « sinon l'urbanisation risque de les stériliser ⁴²⁸». Le Schéma Directeur approuvé en 1965 est alors pris comme référence pour rechercher l'emplacement de ce futur aéroport vers l'Ouest, là où « le Sdaurp [prévoit] un développement préférentiel de Paris [...], le long de la vallée de la Seine, jusqu'à former un jour une métropole presque continue jusqu'à Rouen et Le Havre. [...] ». Ajoutant, dans la perspective d'un nouveau changement d'échelle, que « cet aéroport ne pourra pas, étant donné son éloignement, être considéré comme un aéroport « de Paris », mais plutôt comme un aéroport de la « région parisienne ». » Cette extension du rôle de l'aéroport qui n'est plus celui d'une ville, mais celui d'une région tout entière amène l'autorité à le considérer comme « ville » à part entière qui s'inscrit non plus comme équipement satellite de Paris, mais comme partie prenante de la « nébuleuse urbaine » que forme son agglomération en croissance.

« Un aéroport comme Paris-Nord est comparable à une grande ville par son étendue (3 000 hectares), par sa « population » (50 000 emplois), par l'importance de ses installations et par les activités de toute sorte dont il est le siège [...] Pour servir cette ville, il faut des réseaux considérables. A Paris Nord, qui est un site vierge, rien n'existe et il faut tout créer. [...] La ville n'est plus le centre de Paris, ni même Paris intra-muros [...] c'est et ce sera de plus en plus [...]

⁴²⁷ Pierre-Donatien Cot, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, « L'aéroport de Paris Nord », *Transports* n°89, avril 1964.

⁴²⁸ Aéroport de Paris, « Paris Nord », Janvier 1967, p.61, Source Archives d'Aéroports de Paris.

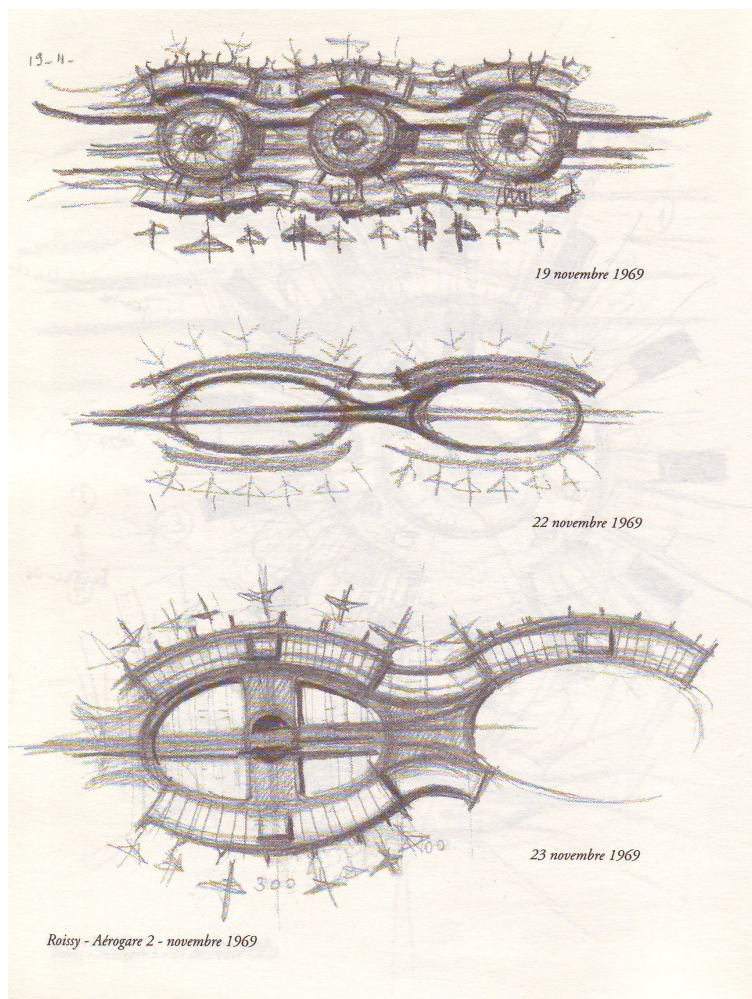


Fig 23: « Paris-Nord, Plan de masse », Extrait de la brochure “Paris Nord”, janvier 1967, Source Archives d’Aéroports de Paris ; Paul Andreu, Roissy, L’aérogare 2, Etudes, novembre 1969, Source Paul Andreu, *J’ai fait beaucoup d’aérogares*, Paris, Descartes et Compagnie, 1998

un immense tissu urbain [...]. Le problème n'est donc pas de relier Paris-Nord à un point « en ville » [...] mais à tous les quartiers de la « nébuleuse urbaine »⁴²⁹. »

La deuxième question porte sur le processus de réalisation dans le temps de l'aéroport, confronté à deux défis contradictoires : d'une part, le temps incompressible de la réalisation matérielle d'édifices et d'équipements complexes ; d'autre part, la volatilité des fluctuations des trafics et programmes qu'ils sont destinés à accueillir. A l'opposé de l'aéroport d'Orly, conçu selon une composition classique et une architecture moderniste, privilégiant le caractère statique de la forme et le statut déterminé de la fonction, les architectes qui vont plancher sur Roissy rejoignent les théories à l'étude chez les visionnaires de l'architecture et adoptent le principe d'une structure ouverte et d'une architecture organique, « la loi étant au contraire la cohabitation, le mélange et l'affrontement des fonctions dans un espace qui conserve toujours une valeur symbolique indépendante⁴³⁰. » Si le plan initial conçu en 1967 se révèle rapidement caduc, déployant sur le modèle de la première aérogare, cinq aérogares de forme identique dites en « roue de bicyclette », sa transformation trois ans plus tard et alors même que Roissy 1 n'a pas encore ouvert ses portes, se confronte à la nécessité de pallier dans le temps les fluctuations des croissances plus ou moins fortes du trafic aérien. Roissy 2 s'étudie dès la fin de l'année 1969, travaillant la modularité de ses composants autour d'une structure dont l'expansion autour d'une infrastructure terrestre centrale peut être théoriquement infinie. [23]

Le projet total : vitrine parlante versus prototype silencieux :

« Ce qui est irremplaçable finalement, c'est l'existence d'une équipe dans laquelle tous les problèmes sont discutés. [Il ne s'agissait pas de] faire un morceau dans le bâtiment mais au contraire de participer à un même mouvement qui était la construction du bâtiment. [...] De ce point de vue-là, je crois que non seulement l'objet même était intéressant, mais aussi la manière dont il a été abordé et traité tout du long, était une expérience professionnelle passionnante⁴³¹. »

Cette fonction du prototype se traduit dans le processus même de conception qui le travaille. Au contraire d'Orly, Roissy se prépare dans le silence comme le rappelle Jacques Block en 1973, « Il y a déjà dix ans que le processus est

⁴²⁹ « Paris Nord, L'aéroport et la ville », Janvier 1967, pp.32, 80, Source Archives d'Aéroports de Paris.

⁴³⁰ Paul Andreu, Pierre Bachelez, « Aéroport de Roissy-en-France, Etude préliminaire de l'unité centrale », Conseil d'administration d'ADP, 16 mai 1973, p.1, Source Archives d'ADP, boîte 38.

⁴³¹ Paul Andreu, Aéroport de Paris, « Roissy en France », 1973, p.21, Source Archives d'Aéroports de Paris.

pratiquement engagé, six ans que les travaux ont commencé et il y a encore des gens qui ne savent pas qu'un aéroport se construit⁴³². » Il est vrai que le projet s'est déployé sur une région de terres agricoles, « un site vierge de 3 000 hectares, que nous avons trouvé là, très près de Paris – puisque seulement à 25 kilomètres de Notre-Dame à vol d'oiseau - dans lequel il n'y avait aucun village et où ne se trouvait qu'un corps de ferme, seul bâtiment qu'il ait fallu démolir⁴³³. »

La discrétion qui prévaut pour la réalisation du nouvel aéroport contraste avec les rumeurs quotidiennes dont bruisse le boulevard périphérique. Les équipes de concepteurs travaillent au projet dans des locaux en bout de piste d'Orly, développant leurs idées dans un climat de relative tranquillité, la direction de l'autorité aéroportuaire n'intervenant que très peu dans ce projet complexe dont elle ne saisit pas toute l'entièreté. Seule condition posée : qu'il n'y ait ni dépassement de budget ni retard, alors que l'Etat ne s'est engagé qu'à la hauteur de 15% des coûts de réalisation. « Trop se lier à l'Etat, c'était à leur avis, se soumettre aux aléas budgétaires », commente le journal *Le Monde*. « Vaines inquiétudes car d'eux-mêmes, les pouvoirs publics ont manifesté dès le départ, une « discrétion » peu commune pour financer l'aéroport Charles-de-Gaulle⁴³⁴. » [24]

Plus qu'une « grande œuvre », les concepteurs aspirent à réaliser « une œuvre en commun », éprouvant la difficulté de tenir sur la durée le cap de l'idée et d'en maîtriser au quotidien les multiples jalons. L'exécution de l'ouvrage est ici mise sur le même pied d'égalité que la conception d'ensemble. Et l'entente interprofessionnelle est l'un des vecteurs de leur réussite. Elle se traduit dans la relation étroite entre l'étude et le chantier, séquentielle et concomitante. Roissy 2 se conçoit alors que Roissy 1 débute à peine son chantier. Deux équipes, d'études et de travaux, travaillent de concert, articulant étroitement leurs préoccupations. Revenant sur la difficile transition de la conception au chantier, Jacques Bachelez, directeur de l'Équipement, célèbre la valeur de ses équipes qui ont été « au service de la conception et de la réalisation de Roissy-en-France [...]. Dès le stade de la consultation des entreprises, le travail des deux équipes est absolument parallèle ; il implique bien entendu une entente extrêmement bonne et une compréhension réciproque des problèmes des uns par les autres⁴³⁵. »

⁴³² Jacques Block, Directeur Général Adjoint de l'Aéroport de Paris, « L'aéroport de Roissy-en-France et son environnement » in Aéroport de Paris, Roissy en France, 1973, p.5

⁴³³ *Ibid*, p.4. Une photographie du corps de ferme illustre l'article avec cette légende : « Ce bâtiment – la vieille ferme des Mortières - est le seul qui se trouvait sur les 3 000 hectares achetés par l'Aéroport de Paris pour construire la plateforme de Roissy-en-France. La ferme des Mortières a aujourd'hui disparu. »

⁴³⁴ « Un ouvrage à compte d'auteur », *Le Monde*, 8 mars 1974.

⁴³⁵ Aéroport de Paris, Etablissement public autonome, « Roissy-en-France », 1973, *op.cit.*, p.29



Fig 24: En haut, Visite du chantier de l'aérogare 1, novembre 1971, à gauche on reconnaît Paul Andreu ;
En bas, 30 avril 1972 autour de la maquette en écorché de l'aérogare 1 ? A droite de dos, Paul Andreu, puis
André Decelle, président d'Aéroport de Paris, au centre Gilbert Dreyfus, directeur général, Jacques
Bachelez, directeur de l'équipement est le deuxième à gauche de profil.
Source Photothèque Aéroports de Paris.

Cette entente interprofessionnelle s'exprime dans la dimension pluridisciplinaire et multiscaire du projet qui embrasse aussi bien la conception du système des aéroports (Orly et Roissy), que celle des aérogares et des équipements qui composent Roissy (la tour de contrôle, le château d'eau, la centrale d'énergie). Le projet explore ici tous les horizons à commencer par le paysage qui fait l'objet d'une collaboration avec les Eaux et Forêts, et au sein duquel « les routes et les bâtiments doivent se composer les uns par rapport aux autres pour former un ensemble dynamique⁴³⁶. » Dans une brochure éditée par l'Aéroport de Paris qui présente les différents aspects de la réalisation, Paul Andreu et Jacques Bachelez soulignent l'intérêt d'intégrer les différentes composantes d'une ville dans un unique ensemble. La conception s'étend du paysagement de la voie à l'œuvre architecturale elle-même, qui, de la structure à la sculpture avec l'association de Rudi Volti, se veut totale⁴³⁷. [25]

Cette forte cohésion du projet, entre professions et disciplines, entre échelles et ouvrages, entre études et chantiers, est-elle le résultat de son autonomie ou de son introversion ? Sans doute du fait de son implantation en terre « vierge » et aux confins de la métropole, l'aéroport se conçoit-il comme monde en soi, l'exil hors-la-ville conduisant les équipes à vouloir recréer à ses frontières un « germe » de cité. Cette notion emprunte aux réflexions alors en cours sur la ville du Vaudreuil pour illustrer le dessin de l'« Unité Centrale » de Roissy qui constitue le futur lieu d'accueil des services urbains de l'aéroport (gare des transports en commun, équipements commerciaux et hôteliers) et y projeter un urbanisme « sans programme » comme l'exprime une note établie par Paul Andreu le 16 mai 1973 à l'attention du Conseil d'Administration d'Aéroport de Paris[26] :

« [Nous en sommes arrivés] à la conviction que l'absence de programme détaillé était l'essence même de l'unité centrale, qu'il fallait concevoir cette unité en fixant des règles à son développement sans pour autant maîtriser complètement la forme finale de ce développement, qu'un certain fonctionnalisme enfin devait être remis en cause. [Il s'agit] de définir un centre qui soit une entité à tous les stades, largement imprévisibles d'ailleurs de son développement. [...] la loi étant

⁴³⁶ « On s'est posé le problème des plantations que nous avons étudié en collaboration avec les Eaux et Forêts. Comment a-t-il été résolu ? De la même manière dont on avait résolu un peu tous nos problèmes à Roissy, c'est-à-dire en essayant de faire des choses à la fois très simples et très larges », Paul Andreu, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », in *Ibid*, p.20.

⁴³⁷ « A l'intérieur de ma propre équipe, un grand nombre d'architectes se sont occupés de cette affaire, se sont coordonnés entre eux pour obtenir cette fameuse unité des bâtiments, se tenant au courant les uns les autres de ce qu'ils faisaient et, au fond, oubliant un peu leur goût propre et leurs tendances propres pour essayer de faire une œuvre en commun », in *Ibid*, p.21

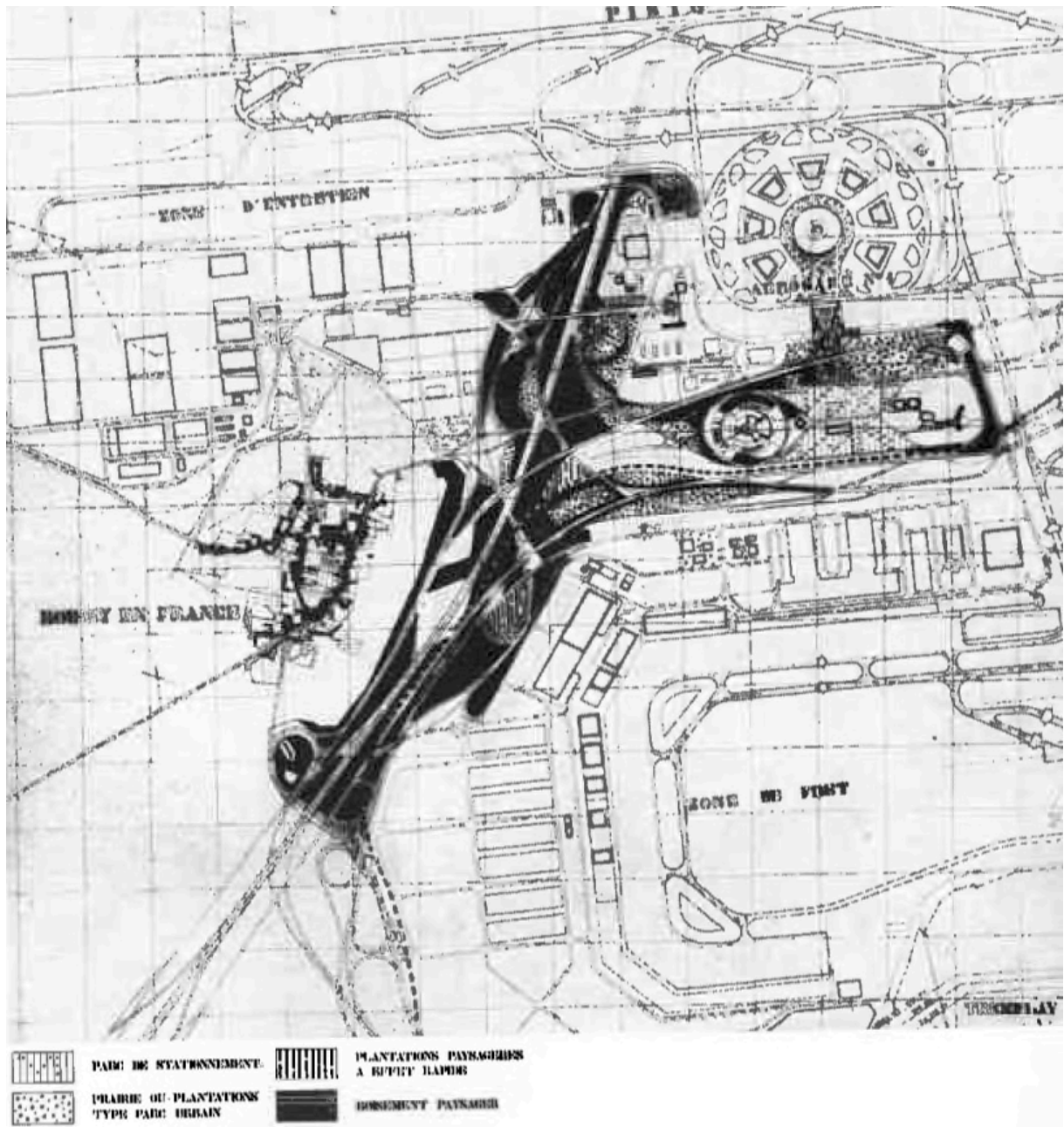


Fig 25: « Une zone boisée qu'il serait prétentieux d'appeler forêt »
 Extrait de Aéroport de Paris, « Roissy-en-France », 1973, Source Archives d'Aéroports de Paris

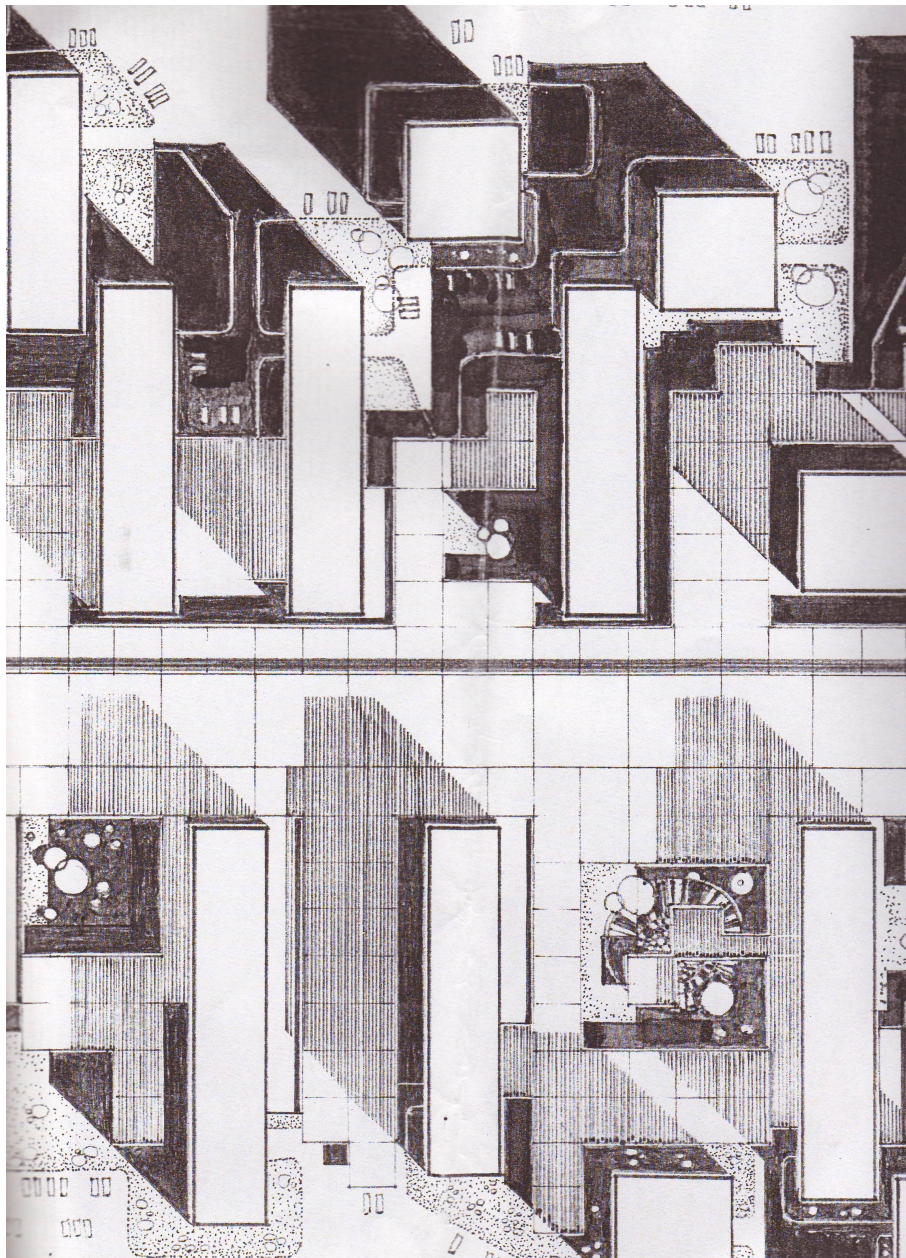


Fig 26: Paul Andreu, Jacques Bachelez en collaboration avec Claude Parent, "Etude préliminaire de l'unité central", 1973, Aéroport de Roissy-en-France
Source Archives d'Aéroports de Paris

au contraire la cohabitation, le mélange et l'affrontement des fonctions dans un espace qui conserve toujours une valeur symbolique indépendante⁴³⁸. »

Orly, le périph et Roissy opposent des modèles urbains contrastés, entre vitrine parlante et prototype silencieux. Roissy expérimente ex urbis une autre idée de la ville, extériorisant la pensée urbaine dans un monde parallèle. Cette situation périphérique contraste avec la centralité du périph qui a intériorisé in urbis l'idée du Grand Paris, faisant converger dans son enceinte les attentes multiples et contradictoires au risque de la dissension.

La transcendance des échelles : les lieux du Grand

Le silence avec lequel se construit l'aéroport contraste avec le coup de tonnerre que produit son ouverture. L'irruption de Roissy dans la Plaine de France agricole, « provoque un choc ». « L'aéroport géant de ROISSY. Dans l'immense plaine à blé de la « vieille France » ont surgi les installations aéroportuaires les plus grandes et les plus modernes d'Europe⁴³⁹ ». Les confrontations d'échelles que produit l'apparition des ouvrages dans le paysage urbain et régional, en chantier puis en fonctionnement, et que relate la presse fascinée et interloquée à la fois, nous amènent à interroger les frottements qui travaillent la rencontre de ces mégastructures des flux avec les lieux composites et habités de la métropole.

La rencontre des mondes hétérogènes

Silencieux dans sa réalisation, l'aéroport s'est fait relativement discret dans les plans régionaux, voire inexistant. « La coexistence de la ville et de son aéroport⁴⁴⁰ », qui constituait pour Cot un « problème », est transcrite dans le PADOG sous la forme d'une tâche blanche indéterminée où ne figurent que les pistes, cette matérialisation étant plutôt destinée à rendre compte du gel des terrains réservés pour Paris Nord, qui s'accompagne d'une réglementation urbaine limitant la construction aux abords de la future plateforme.

⁴³⁸ Paul Andreu, « Aéroport de Roissy en France, Etude préliminaire de l'unité centrale », note au Conseil d'Administration de l'Aéroport de Paris, 16 mai 1973.

⁴³⁹ « Roissy Charles-de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 12 février 1974. Titre de l'article in *La Terre*, 14 mars 1974.

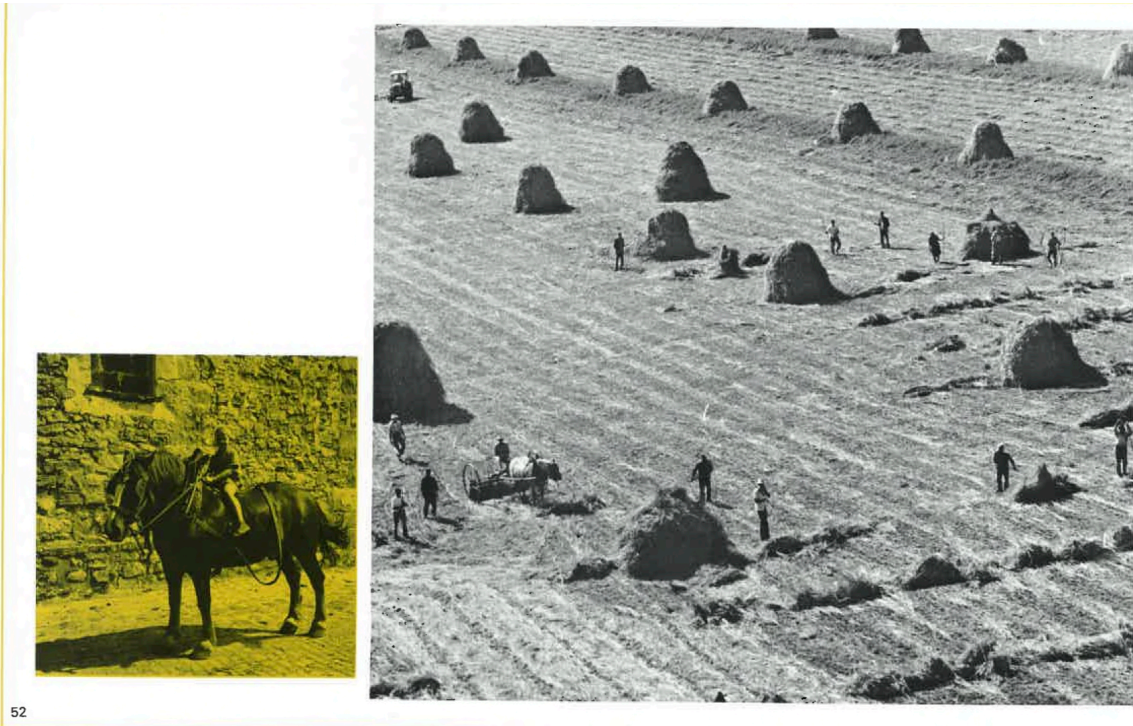
⁴⁴⁰ Brochure Aéroport Paris Nord, ADP, janvier 1967, *op.cit.*, p.17.

Ce caractère à la fois invisible et imposant de l'aéroport est souligné par le quotidien *France Soir* qui signale, à l'approche de l'ouverture de l'aéroport, que « 250 000 personnes autour de Roissy vivent leurs derniers jours de silence », ajoutant : « Dans une étude réalisée à la demande du district de la région parisienne, les techniciens considèrent ces communes comme « sacrifiées ». La leçon d'Orly visiblement n'aura servi à rien⁴⁴¹. » A plusieurs reprises, les riverains de l'aéroport ont été conviés par l'Aéroport de Paris (et son bureau des relations avec les riverains, qui publie la revue *Entre voisins*) dans des pavillons mobiles implantés dans les communes riveraines, à découvrir le projet ainsi que les développements prévus pour le transport aérien. Tel un seigneur féodal, l'entreprise appelle la population à venir visiter ses terres : « Habitants de la plaine de « Vieille France », voici comment l'aéroport de Paris est devenu votre voisin. [...] L'aéroport de Paris est désormais propriétaire des terrains nécessaires à la réalisation de Paris-Nord⁴⁴². » [27+28]

Cette difficulté à se représenter la coexistence des deux mondes, sur une carte ou in situ, se lit également dans les représentations métropolitaines du périph, même si ici le chantier impose son chaos au vu et au su de tous. Avec le Boulevard Périphérique, Paris entend s'agrandir en même temps que se redéploient l'agglomération et la région. A l'articulation d'un système d'échelles, le périph interroge la relation de la ville à sa région. Signe-t-il la fin de Paris, son encerclement dans un écrin et son soulagement aux franges, ou une nouvelle barrière d'octroi s'imposant à la banlieue comme le soulignent des articles critiques ? Est-il le début de la métropole, accueillant les figures de la ville moderne (immeubles barres, espaces libres, autoroutes) important la périphérie au centre ? Figure-t-il le maillon indispensable d'une toile régionale qui incarne la transformation du pays en « territoire de l'automobile » ? Ces représentations du rapport de la voie à ses échelles territoriales se superposent et se télescopent dans un même espace que les plans régionaux figurent en blanc (ou en noir). Ici aussi, c'est à la fois une absence et une omniprésence que figure cet intermonde dont la carte peut difficilement rendre compte, faute de disposer des outils de représentation adéquats. [29]

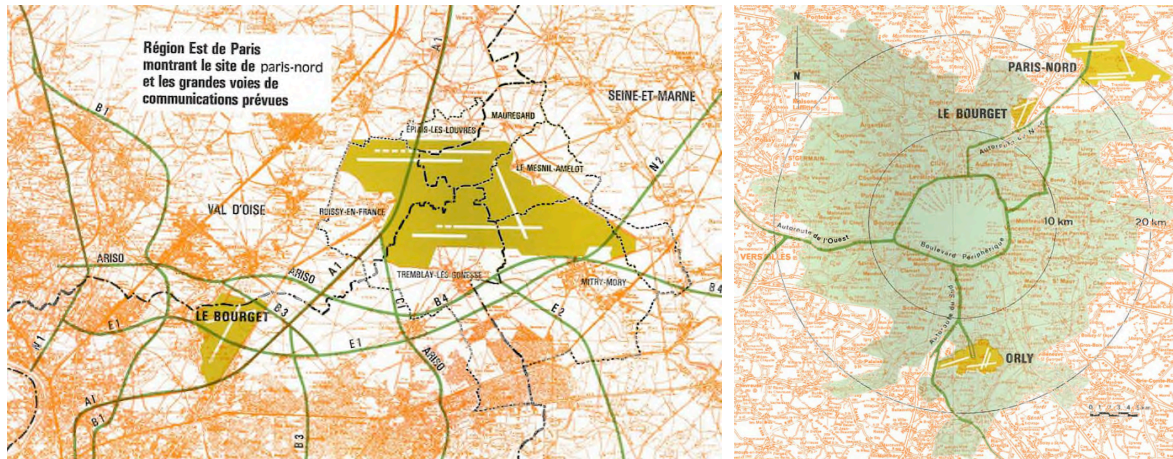
⁴⁴¹ « 250 000 personnes autour de Roissy vivent leurs derniers jours de silence », *France Soir*, 26 février 1974. L'ouverture de Roissy donnera lieu à plusieurs manifestations de riverains suivis de ceux d'Orly. Lire « Manifestation de riverains d'aéroports à ROISSY (ville) », *L'Humanité*, 11 mars 1974.

⁴⁴² Commentaire d'un panneau d'exposition des projets de Roissy, Roissy-en-France, 9 juillet 1966, Source photothèque Aéroports de Paris.



52

Fig 27: En haut, présentation du projet par Aéroport de Paris à l'occasion de fêtes foraines (Roissy-en-France, 9 juillet 1966) ou de courses cyclistes sponsorisées par l'entreprise (Le Mesnil-Amelot, 18 juin 1967), Source Photothèque d'Aéroports de Paris ; En bas, « la transformation économique de la région », extrait de Paris Nord, 1967, Source Archives d'Aéroports de Paris



AEROPORT DE PARIS

Etablissement public autonome

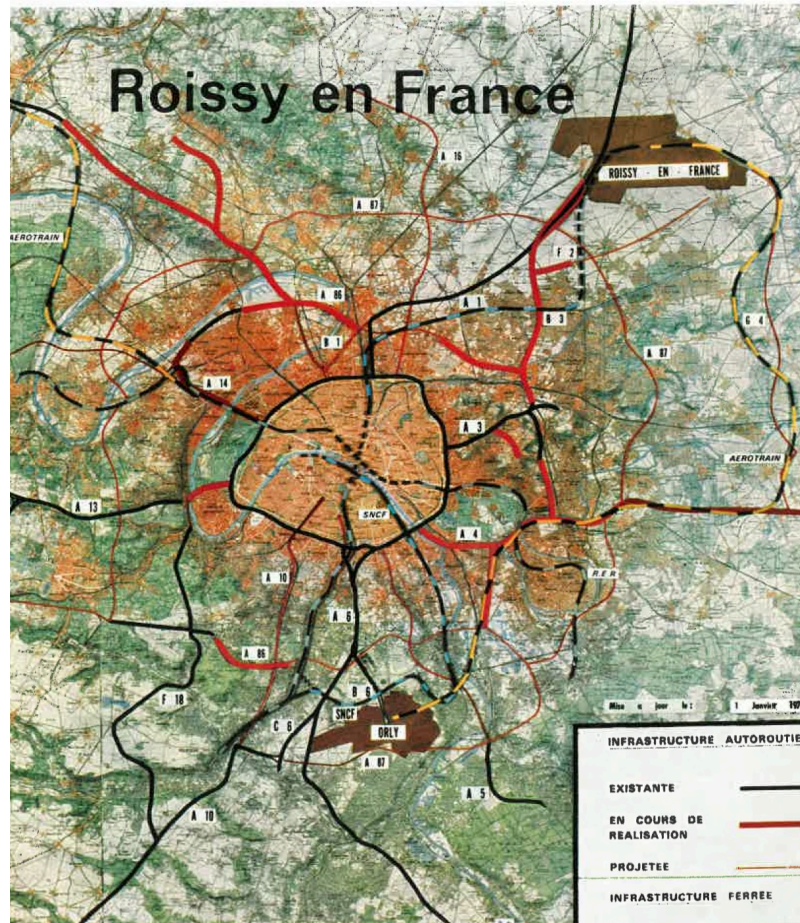


Fig 28: Les aéroports au sein de la région parisienne
 En haut, Aéroport de Paris, « Paris-Nord », 1967 ; en bas, Aéroport de Paris, « Roissy en France », 1973,
 Source Archives Aéroports de Paris.

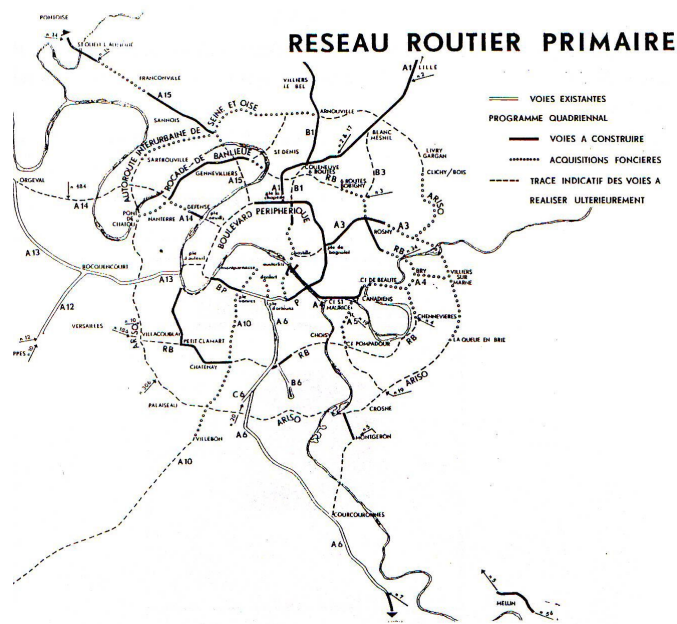
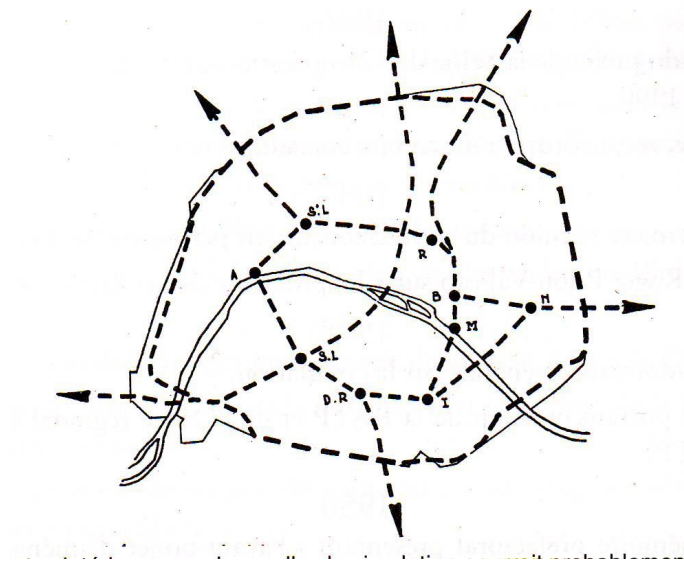


Fig 29.1 : En haut, « Autoroutes intérieures sur lesquelles la circulation pourrait probablement être assurée sans coupure », Cartes extraite du rapport d'André Thirion, 1951 (Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003) ; En bas, Tracés retenus pour les opérations du réseau routier primaire inscrites au programme du District de la région parisienne, 1963, Source Flonneau, *Ibid*, p.79.

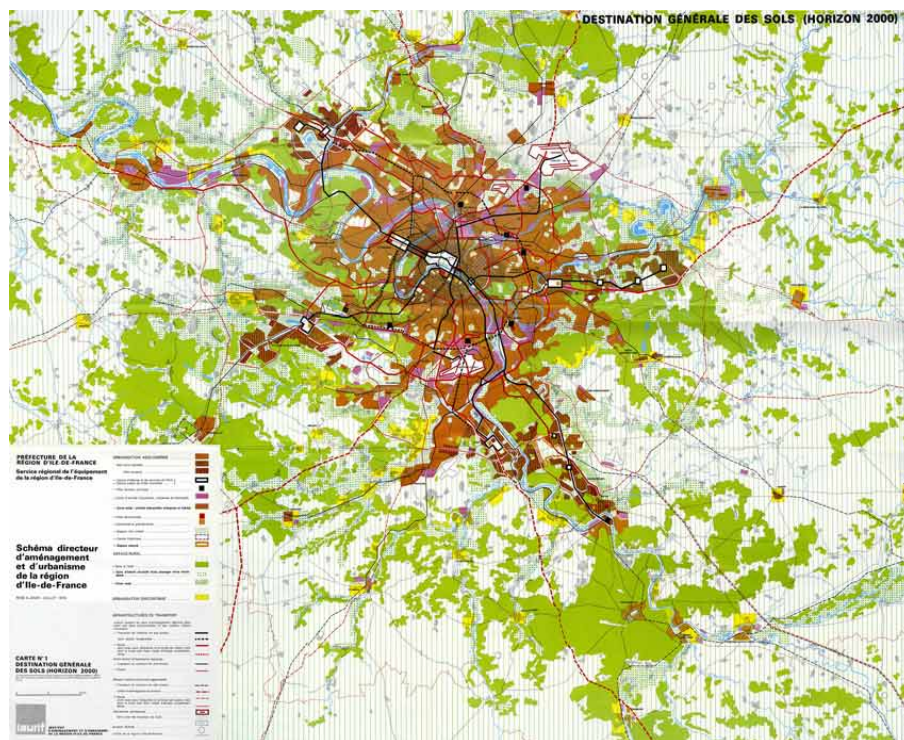
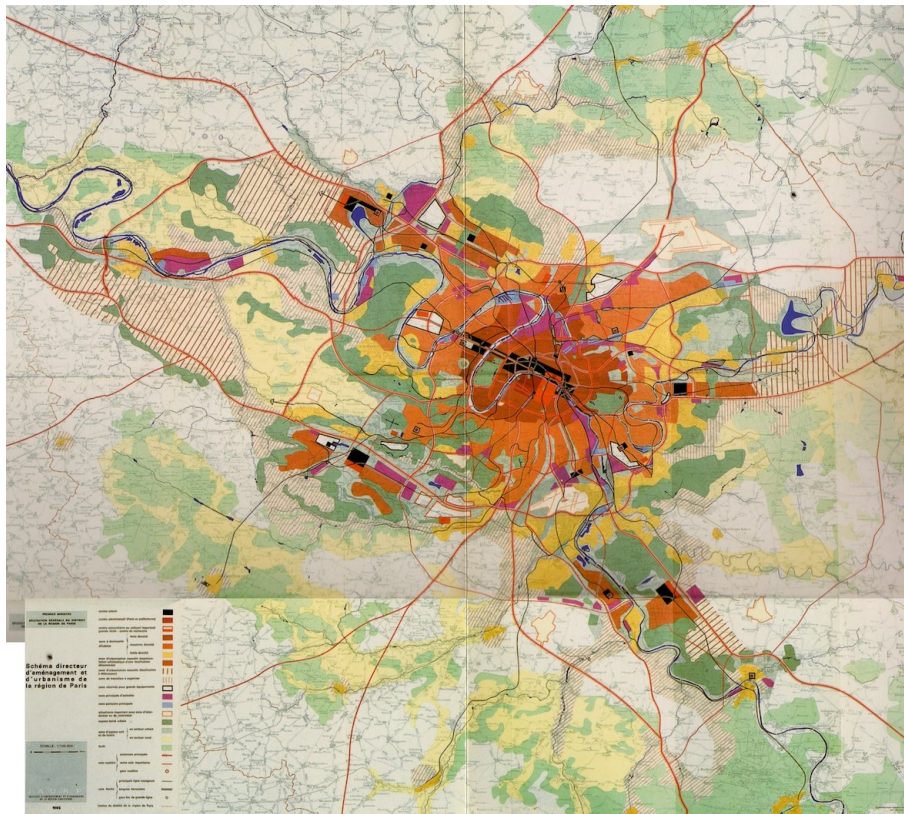


Fig 29.2: Cartes de destination générale des sols du SDAURP (1965) et du SDAURIF (1976)
Source Direction Régionale de l'Équipement Île de France.

« Superarchitecture » : La question de la monumentalité

« On ne peut pas se figer dans le passé. Paris n'est pas une ville morte, ce n'est pas un musée à entretenir [...]. Nous sommes des conservateurs de civilisation. La difficulté est d'être en même temps des créateurs. [...] Avec les nouvelles dimensions des grands équipements publics, nous entrons dans l'ère des grandes machines architecturales, qu'il s'agisse d'un aéroport comme Charles de Gaulle, d'un « musée-cité culturelle » comme Beaubourg ou d'un vaisseau de béton comme le nouveau Parc des Princes. Trois réalisations majeures qui témoignent d'un nouveau style architectural ayant l'ambition d'être en avance sur son temps. »

Georges Pompidou, Entretien au journal *Le Monde*, 17 octobre 1970⁴⁴³

« Grandir c'est investir » concluait le Sdaurp de 1965⁴⁴⁴. Derrière les discordances que l'on observe, se pose la question du « Grand » dont les sens sont ambigus et potentiellement conflictuels. Quels usages promeut-il : circulatoires, urbains, modernes ? Quelles villes incarne-t-il : Paris, l'agglomération ou la région ? Quelles échelles le matérialisent : entre architecture, génie civil, paysage ? Les difficultés qu'éprouvent les cartographes ou les riverains à se représenter ou réaliser ce qui fait irruption sur le territoire ou dans leur voisinage, convergent avec l'étonnement à la fois admiratif et effrayé dont témoigne la découverte des nouvelles monumentalités qui s'édifient.

« C'est la première fois que je viens à Roissy, et une chose me frappe : l'aérogare qui, je suppose, a été construite à des fins fonctionnelles, paraît en même temps calculée pour vous donner le sentiment de l'infini. Étant ronde, elle n'a ni commencement ni fin⁴⁴⁵. » Comme le souligne l'écrivain d'anticipation Robert Merle dans son roman *Madrapour* qui s'ouvre sur une déambulation inquiétante dans une aérogare vide et sans repères, c'est un mélange de fascination et de peur qui caractérise les commentaires des premiers visiteurs du lieu. Avec le vocabulaire de la Science-Fiction (« Psicanalisi e fantascienza al nuovo aeroporto di Parigi »), la figure de la grotte (Robert Merle évoque un « monument [...] où règne un silence de crypte ») constitue une référence courante. « Dans les entrailles du géant. [...] Construction inquiétante, géniale et kafkaïenne, monstrueusement belle et à laquelle il faudra s'habituer pour en être digne⁴⁴⁶. » Les parallèles dimensionnels réapparaissent, comparant l'aérogare à un ouvrage d'art ou une

⁴⁴³ « Dans une déclaration au Monde, le président de la République définit ses conceptions dans les domaines de l'art et de l'architecture », *Le Monde*, 17 octobre 1970

⁴⁴⁴ Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p.244

⁴⁴⁵ Robert Merle, *Madrapour*, Paris, Seuil, 1976, pp.7-8.

⁴⁴⁶ « Roissy-en-France : Monsieur Pierre Messmer a inauguré l'aéroport Charles-de-Gaulle », *op.cit.* Lire aussi « Psicanalisi e fantascienza al nuovo aeroporto di Parigi, S'inaugura oggi lo scalo intitolato a De Gaulle », *Corriere della Sera*, Milano, 8 mars 1974.

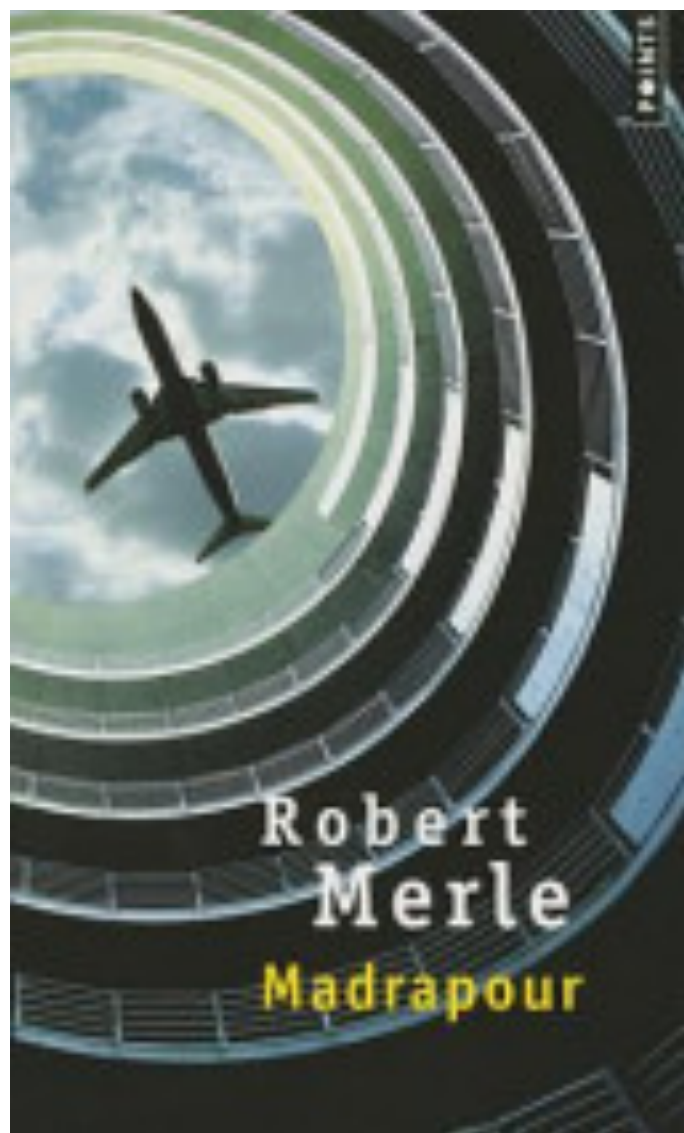


Fig 30: Robert Merle, *Madrapour*, 1976

grande place publique. Ici encore, l'abstraction du parallèle dimensionnel est destinée à se représenter l'échelle hors norme des édifices et du site : « 200 mètres de diamètre, 11 étages, dont 3 souterrains, [elle] a nécessité autant de béton que 80 kilomètres d'autoroute et 2 fois plus d'acier que la Tour Eiffel. La surface cumulée des planchers représente 2 fois et demie celle de la place de la Concorde⁴⁴⁷. » C'est aussi la dimension technologique du lieu qui est soulignée, l'éloge étant pondéré par le constat d'une deshumanisation où le passager serait acteur et instrument de cette « machine à circuler ». Enregistrement au volant, contrôle de sécurité, transfert des bagages par des « trains fantômes », calculateurs, centraux téléphoniques, « système Capex » pour la navigation aérienne : « Ici, l'ordinateur est partout présent⁴⁴⁸. »

La figure héroïque de l'exploit - technologique, dimensionnel, territorial - que montrent les clichés des ouvrages solitaires avec quelques hommes minuscules à son chevet, amène de nombreux observateurs à évoquer la « monumentalité » inédite des ouvrages, que souligne de manière élogieuse le journal *La Croix* : « C'est là sans doute, une architecture déroutante. Colossale même. Belle malgré tout. Car en refusant toute sophistication, elle ne triche pas. A force d'affirmer sa brutalité, elle la fait oublier. [...] Paris rêvait d'un monument moderne digne des plus illustres. Il peut rêver en paix⁴⁴⁹. » Les superlatifs confirment cette transcendance des échelles. « L'aeroporto della 'grandeur' », « La vie en Roissy », « Manca Monsieur Hulot nella « cathédrale » du Roissy » : si la presse étrangère fait écho à des références plus classiques, ce n'est que pour mieux souligner les contrastes qu'affirme Roissy. « Flughafen der Superlative », « Der Koloss aus dem Jahr 2000 », « Il colosso degli aeroporti »⁴⁵⁰. [31+32]

Et pourtant les autorités n'ont pas conçu l'aéroport dans cet esprit, comme l'exprime le Directeur Général de l'Aéroport de Paris, Gilbert Dreyfus peu avant son ouverture : « Sur ce point, il faut être clair : l'Aéroport de Paris n'a aucunement la prétention, mettant en service la première aérogare de Roissy, de donner au public et à la France, un « monument » [...]. L'aérogare 1 de Roissy sera donc un outil et non pas un « monument » comme certains

⁴⁴⁷ Dépêche AFP, 2 mars 1974

⁴⁴⁸ « Anatomie d'un aéroport tout neuf, Une grande enquête de Renaud Vincent et Charles Chaki », *France Soir*, 13 février 1974

⁴⁴⁹ « Un « monument » qui marquera une époque », *La Croix*, 9 mars 1974

⁴⁵⁰ « Il colosso degli aeroporti », *La Stampa*, 12 février 1974; « Flughafen der Superlative », *Rheinische Post*, Düsseldorf, 1er mars 1974; « L'aeroporto della 'grandeur' », *Ore*, 17 mars 1974; « La vie en Roissy », *The Sunday Times*, 17 mars 1974; « Der Koloss aus dem Jahr 2000 », *Abendpost*, Frankfurt, 18 Mars 1974; « Manca Monsieur Hulot nella « cathédrale » du Roissy », *Tempo*, 22 mars 1974. Articles publiés respectivement en Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, 1974, Source Revue de presse CDG1, Archives de Paul Andreu, Paris.



Fig 31: Aéroport de Roissy, Visite de presse du chantier, 1971-1972
Source Photothèque Aéroports de Paris



Fig 32: Monumentalités de Roissy
Source Photothèque Aéroports de Paris



Fig 33: Roissy, 1974, Photographie Gérard Ehrmann
Source Photothèque Aéroports de Paris

voudraient la présenter déjà⁴⁵¹. » De son côté, Paul Andreu préfère au terme de monument, celui d' « événement⁴⁵² », privilégiant l'échelle à la mémoire.

« L'existence et l'affirmation de cette échelle inhabituelle, sont pour beaucoup de nos visiteurs, la raison qui leur fait juger l'aérogare 'monumentale'. Elle l'est, et ceci ne peut être une critique, si l'on dit aussi qu'un échangeur routier, un silo, des barrages sont des ouvrages monumentaux, c'est-à-dire d'une échelle qui n'est pas l'échelle humaine. Elle ne l'est pas si l'on considère le sens premier de monumental : monumental, cela veut dire qui fixe le souvenir, fige le temps, se retranche de la quotidienneté : tout ceci l'aérogare 1 ne le fait d'aucune manière⁴⁵³. »

Cette ambiguïté de la monumentalité de l'ouvrage en rejoint une deuxième, celle de sa finalité. Car le héros, de *Madrapour*, seul dans l'aérogare déserte et étrange qui le submerge, ne l'est pas dans la réalité comme le montrent les clichés de Gérard Ehrmann pris dans les mois qui suivent son ouverture [33]. A cette date, le transport, s'il reste encore une expérience inédite pour nombre de voyageurs, semble désormais promis à un plus grand nombre. Son architecture est le lieu de pratiques qui vont se massifier, ce qui justifie pour Andreu le parti du « dépouillement » qu'il revendique pour « exprimer une certaine démocratisation du transport aérien ; [ce dépouillement] contribuera à démythifier un peu le voyage aérien⁴⁵⁴. »

Ville de l'élite versus ville du commun

En dépit de cette reformulation de la monumentalité, la rhétorique de la grandeur nationale qui avait accompagné l'ouverture d'Orly Sud n'en reste pas moins présente, comme l'exprime Pierre Messmer, inaugurant Roissy, qui célèbre l'aéroport comme l'incarnation de l'effort collectif national et l'instrument du développement à venir de la mobilité aérienne. « Puissent les Français, lorsque surgissent les difficultés ou les doutes, voir en [l'aéroport Charles de Gaulle] le symbole d'une France nouvelle, qu'ils y puisent la

⁴⁵¹ « Il fallait construire l'aéroport de Roissy-en-France », Brochure Aéroport de Paris, Etablissement public autonome, Roissy-en-France, 1973, *op.cit.*, p.3.

⁴⁵² Paul Andreu évoquera en 1978 les « événements spatiaux » des terminaux conçus par Eero Saarinen à New York (Twa) et Washington (Dulles), Andreu ajoutant : « je préfère ici ce terme [d'événement] à celui de monument qui prête à trop de discussions. » in « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », *op.cit.*, p.25.

⁴⁵³ Note de Paul Andreu concernant le parti de la première aérogare de Roissy -en-France, novembre 1971, p.2, Source Archives ADP.

⁴⁵⁴ « Le parti architectural et les aménagements paysagers de Roissy », Interview de Paul Andreu in Aéroport de Paris, Roissy en France, 1973, p.16.

conviction que nous pouvons atteindre aux plus grandes réussites à condition, et ce fut l'une des leçons du général de Gaulle que nous le voulions⁴⁵⁵. »

Cette déclaration fait écho à celle que Messmer a prononcée quelques mois auparavant lors de l'inauguration du dernier tronçon du périph, à l'occasion de laquelle il revient sur l'« enseignement » du périph: « [C'est] un enseignement pour l'avenir de ce que nous voulons faire à Paris, car l'achèvement du périphérique est pour nous le début d'autres projets, mais aussi un enseignement pour l'avenir de tout ce que nous ferons dans la région parisienne et dans la France entière. »

Par ces mots, Messmer rappelle que la modernisation pompidolienne du « nouveau Géant Paris-Banlieues⁴⁵⁶ » poursuit sa route, alors que ses réalisations hors norme sont perçues par d'autres comme le fait d'un autoritarisme des dominants. « Ce qui est en cause, vous le savez comme moi, c'est le pouvoir illimité de l'argent ; c'est aussi l'autoritarisme d'une administration qui, à l'exemple du gouvernement qu'elle sert, prétend régler seule les problèmes qui nous intéressent tous⁴⁵⁷. » Dans ce courrier adressé le 30 avril 1974 aux pourfendeurs du projet controversé de Voie express rive gauche, François Mitterrand, candidat à l'élection présidentielle, stigmatise l'absence de concertation alors que les écologistes font entendre leurs voix opposées au tout automobile et que les élus communistes réclament des protections au bruit et des allocations pour les transports en commun.

La spatialité du périph traduit physiquement sa difficulté à « prendre racine » dans la ville. Conçue à l'origine pour être à niveau, sillonnant un parc, la voie autoroutière s'est affranchie progressivement du sol de la ville, passant en viaduc et en tranchée. Promise et perdue, la grande vitesse a été relancée par les projets de superpériphériques qui se sont attirés les foudres des contestataires. Toujours promue comme futuriste et technologique, elle apparaît de plus en plus exclusive, l'infrastructure reliant ici autant qu'elle sépare : l'homme d'affaires de l'employé de bureau, l'élite de la masse. Inscrit dans la lignée des mégastructures spatiales portées par Yona Friedman, le projet de René Sarger est critiqué pour ses usages et ses financements (privés et recourant au péage) qui conduiraient à confisquer une partie de la ville. [34]

⁴⁵⁵ Pierre Messmer, Discours d'inauguration de Roissy, 8 mars 1974

⁴⁵⁶ « Avec Pompidou, la découverte du nouveau géant Paris Banlieues, 10 Millions d'habitants », *Paris Match*, 27 novembre 1971. Cette « découverte » du Grand Paris en train de se réaliser, se fait comme souvent en hélicoptère, les édiles recourant à cet instrument de puissance et de contrôle pour se représenter à distance l'ensemble de la ville qu'ils projettent.

⁴⁵⁷ Cité in Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p.248.

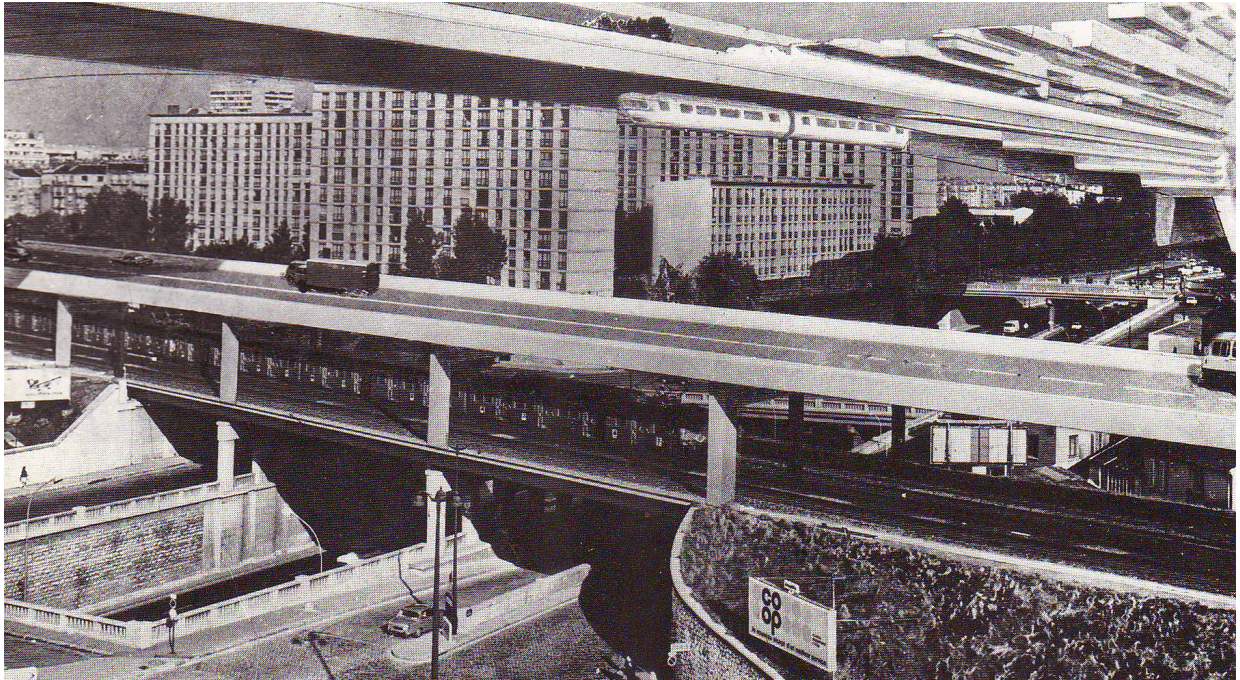


Fig 34: Photomontage représentant le projet de René Sarger pour le superpériphérique à la Porte de Vanves, 1969. Source Archives d'Architecture du XXème siècle, Institut Français d'Architecture.



Fig 35 : « Le train sur air, 400 à l'heure.
Une formidable invention française : bientôt, il n'y aura plus de roues », Couverture de *Paris Match*, 29 mai 1965, Source Bibliothèque Nationale de France.

« On pressent ce que sera l'aérotrain en ville : un moyen de transport rapide et cher, donc de luxe, entre des points groupant une clientèle importante à proximité de ses stations, lesquelles seront peu nombreuses. Ce n'est pas Jean-Claude Z ... qui utilisera l'aérotrain, mais son président-directeur général, pour se rendre à Orly, soit à son usine, implantée dans la ville nouvelle de Trappes, alors que le siège social se trouvera installé dans la tour Maine-Montparnasse⁴⁵⁸. »

« Sur coussin d'air, pas de contact donc pas de frottement, tout le miracle tient là⁴⁵⁹. » Le projet d'aérotrain auquel fait référence l'urbaniste Pierre Merlin dans son récit d'anticipation *Vivre à Paris en 1980* (écrit en 1971), est aussi l'objet d'une grande attention de la part des édiles et de la presse⁴⁶⁰. « Caravelle sans ailes » porté par son inventeur l'ingénieur Jean Bertin, en concurrence avec la grande vitesse ferroviaire que met au point la SNCF, l'aérotrain répond aux réflexions en gestation sur l'idée d'un transport à la fois suburbain et interurbain qui traduirait les politiques d'aménagement du territoire et irriguerait la nouvelle échelle régionale. La desserte régionale de Roissy figure l'un des nœuds d'une bataille qui s'engage au plus haut niveau de l'Etat. [35]

« La desserte : une fausse note », « Quand le train court après l'avion », « Une grande œuvre mal desservie »⁴⁶¹. La célébration du nouvel aéroport est voilée d'une critique de ses liaisons terrestres, insuffisantes aux yeux de nombre d'observateurs et révélatrice d'une absence de maîtrise d'autant plus criticable que l'entreprise Aéroport de Paris est félicitée pour la conduite d'une opération aussi inédite. « Les ingénieurs de l'Aéroport de Paris ont bien travaillé [...] tandis que dormaient, suppose-t-on, leurs collègues responsables des Ponts et Chaussées. [...] D'une phrase rapide et attristée, Pierre Messmer, inaugurant l'aérogare hier matin, a regretté que l'on n'ait pas pensé, aussi et plus tôt, aux voies de communication⁴⁶². » La controverse autour de la desserte du nouvel aéroport, sur laquelle revient le premier ministre à l'ouverture de l'aéroport est étroitement liée au devenir industriel de l'aérotrain, même s'il

⁴⁵⁸ Pierre Merlin, *Vivre à Paris en 1980*, Préface de Paul Delouvrier, « Premier Préfet de la Région Parisienne », Paris, 1971, p.175

⁴⁵⁹ Source « Bientôt le train sans roue », *Paris Match*, 29 mai 1965, cité in Vincent Guigueno, « Une région capitale à grande vitesse : Georges Pompidou et l'aérotrain (1965-1974) » in Mathieu Flonneau et al, *op.cit.*, p.137.

⁴⁶⁰ Lire l'analyse de Vincent Guigueno, « Building a high-speed society, France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, Vol 49, n1, 2008, pp.21-40. Et son article "Un future qui passe? Les temps de l'aérotrain de Jean Bertin", in *Le Temps des infrastructures* (Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, eds), Paris, L'Harmattan, 2007, pp.49-55.

⁴⁶¹ « La desserte : une fausse note », *L'Humanité*, 6 mars 1974 ; « Quand le train court après l'avion », *Le Monde*, 8 mars 1974 ; « Une grande œuvre mal desservie », *La Nation*, 8-9 mars 1974.

⁴⁶² « L'aéroport Charles-de-Gaulle inauguré hier par Messmer ; « Il restera sans doute jusqu'à la fin du siècle le premier d'Europe continentale » ; Mais le chef du gouvernement a regretté que les liaisons avec Paris laissent encore à désirer. », *L'Aurore*, 9 mars 1974.

n'a pas recueilli l'enthousiasme d'Aéroport de Paris. A l'origine de Roissy, son directeur général Pierre-Donatien Cot privilégie l'automobile, « moyen de transport le plus pratique et flexible⁴⁶³. » Dès le début des années 1960, le directeur général s'inquiète aussi du financement par les pouvoirs publics de transports rapides au seul service de passagers aériens nantis, refusant « d'étudier [des transports terrestres] comme s'il s'agissait d'un prolongement du transport aérien, en prétendant ; par exemple, les accélérer à la mesure de l'accroissement des vitesses des avions. [...] Il paraît préférable au contraire d'intégrer les aéroports dans un système dispersif de desserte urbaine utilisant éventuellement tous les modes de transport⁴⁶⁴. » Cette préférence accordée à un dispositif isotrope de desserte de surface, plutôt que directif, rejoint la vision urbaine qu'il développe pour la région parisienne : « Par ailleurs, les villes s'étendent et la notion de « centre » tend à disparaître. De ce fait, relier l'aéroport au centre de la ville par un moyen de transport spécial, n'est plus une fin en soi⁴⁶⁵. » Enfin, si le transport aérien se massifie, il n'en reste pas moins réservé aux privilégiés, souligne Cot qui s'interroge sur la pertinence d'un investissement qui mobiliserait tous les contribuables alors qu'il ne serait en fait destiné qu'à quelques-uns. De fait, la question de la démocratisation de la grande vitesse reste ambiguë⁴⁶⁶.

La nomination en 1967 d'André Decelle à la tête de l'entreprise (Cot prenant la direction d'Air France) marque un changement de cap. Au contraire de son prédécesseur, Decelle est un fervent promoteur du projet d'aérotrain qui selon lui, garantit une qualité de service et de confort proche du standard aérien, et dont une ligne directe entre Orly et Roissy peut favoriser la constitution d'un système aéroportuaire régional unifié. Le parallèle de l'Aérotrain avec la vitesse aérienne ne s'arrête pas là. Jacques Block, écrivant à Jacques Bertin, assimile l'aérotrain à « une voie aérienne au ras du sol » qui aurait l'avantage de s'affranchir de « toute infrastructure nouvelle [coûtant] horriblement

⁴⁶³ Pierre-Donatien Cot, « Quelques problèmes posés par la construction et l'exploitation des grands aéroports », *Annales de l'Institut technique du bâtiment et des travaux publics*, n°113, mai 1957.

⁴⁶⁴ Pierre-Donatien Cot, *Les Aéroports*, Paris, Presses Universitaires de France, 1963, p.99. Lire aussi de Pierre-Donatien Cot, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, « L'aéroport de Paris Nord », *Transports* n°89, avril 1964, p.112 : « En revanche, la solution routière se montre avantageuse car elle procure une desserte dispersive assurant sans rupture de charge, les liaisons entre l'aéroport et tous les points de la très vaste agglomération parisienne. »

⁴⁶⁵ Source Pierre-Donatien Cot « Paris Nord, l'aéroport et la ville », janvier 1967, p.18 : « Un tel système n'est viable que s'il dessert au passage d'autres centres d'activités, c'est-à-dire si la ville s'étend en fait jusqu'à proximité de l'aéroport, voire au-delà. »

⁴⁶⁶ Qui rejoint les réflexions menées par Ivan Illich dans *Energie et équité* (publié en 1973 comme synthèse de ses contributions au journal *Le Monde*) et sa critique de la vitesse : « Il ne faut pas perdre de vue le fait que les vitesses de pointe accessibles à un petit nombre de gens sont payées un tout autre prix que les grandes vitesses accessibles au grand nombre. Les vitesses de pointe engendrent une élite du mouvoir et du pouvoir », p.34.

cher⁴⁶⁷ ». Revendiquant cette « voie », Aéroport de Paris entend être le propriétaire et l'opérateur de la future ligne de l'aérotrain. Rappelant l'ordonnance ministérielle du 20 octobre 1945 qui établit son existence, Decelle, dans un courrier adressé en mai 1971 au ministre des Transports, défend cette vision élargie du territoire aéroportuaire :

« Aéroport de Paris est responsable de la planification, des opérations et du développement des installations civiles de transport aérien qui sont partie intégrante de l'aire du Grand Paris, et dont l'objectif est de faciliter les arrivées et départs des avions, de guider la navigation, de faciliter l'embarquement, le débarquement et les acheminements terrestres des passagers, marchandises, et courriers transportés par les airs, ainsi que les installations auxiliaires⁴⁶⁸. »

Cet enthousiasme est toutefois réfréné par le tournant que connaît la politique régionale des transports urbains, marquée par le réexamen des dossiers des Réseaux Express Régionaux (RER) à l'initiative de Jacques Chaban-Delmas (qui a été nommé premier ministre de Pompidou en 1969). La crise des usagers du transport public, amplifiée par la sensibilité plus forte qui s'exprime pour les questions environnementales, bouscule l'agenda régional des transports collectifs alors que les chantiers engagés pour les réseaux « lourds » ne suivent pas la déconcentration des habitants qui s'est opérée. Le métro reste dans l'hypercentre, les villes nouvelles ne sont toujours pas desservies par le train, le RER se résume à deux tronçons inachevés de part et d'autre de Paris intramuros⁴⁶⁹. Tandis que le gouvernement s'engage à achever la ligne A du RER, s'annonce le basculement des priorités budgétaires vers les transports collectifs, au moins en zone centrale. Proposé par la SNCF et approuvé le 20 juillet 1971, le projet de Roissy-Rail, prolongement de la ligne ferroviaire depuis Aulnay-Sous-Bois, donne un coup d'arrêt au projet d'aérotrain qui devait relier les deux aéroports⁴⁷⁰.

⁴⁶⁷ Note de Jacques Block à Jean Bertin (non datée), Boîte 41, bordereau 2003030, source Archives d'Aéroports de Paris.

⁴⁶⁸ Souligné dans le texte des archives du CRIF, cité in Vincent Guigueno, « Building a high-speed society », *op.cit.*, p.33.

⁴⁶⁹ Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri, *Paris et ses transports, XIXème-XXème siècles, Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Editions Recherches, 2002, pp.247-250.

⁴⁷⁰ Le nom donné initialement au projet de liaison, Roissy-Rail, entend concilier le caractère ciblé de la ligne avec son principe de desserte régionale, la SNCF aspirant à rénover les lieux dédiés du terminus parisien Gare du Nord pour se mettre au diapason du standard de l'aéroport. « Par conséquent, pour une grande partie des voyageurs aériens en partance de Roissy-CDG, le voyage commence à Paris Gare du Nord, point de départ du Roissy Rail. Afin que ces passagers commencent leur voyage dans un environnement qui serait déjà celui de l'aéroport, la SNCF a rénové une partie de la Gare du Nord, spécifiquement à cet usage. » in SNCF : « Roissy Rail, la desserte ferroviaire de Roissy Aéroport Charles de Gaulle », mai 1976, cité in Vincent Guigueno, « Building a high speed society », *op.cit.*, p.34.

L'échec du projet d'aérotrain se mesure à d'autres niveaux. A commencer par la critique de l'iniquité sociale qu'il suppose, couplée avec l'exigence d'élitisme d'Aéroport de Paris qui a souhaité au contraire de Cot prolonger au sol la grande vitesse acquise dans les airs. Dans les négociations qui se sont engagées sur le tracé de l'aérotrain, l'autorité a refusé la demande de faire s'arrêter l'aérotrain à Marne La Vallée, cette intransigeance ayant sans doute contribué à affaiblir encore le projet⁴⁷¹.

Des objets qui résistent : digestion et postérité des ouvrages

« Pourquoi l'homme aérien aurait-il le droit de se déplacer plus vite que n'importe qui devant aller au bureau ? [Il faut] trouver un système de transport en commun qui soit aménageable sur l'ensemble du territoire et desserve l'aéroport rapidement. »

Henri Vicariot, circa 1971

La confrontation entre l'image élitiste de « l'homme aérien » et celle plus ordinaire de « Jean-Claude Z » habitant la région parisienne, est toujours d'actualité de nos jours en dépit de ce qu'annonçait déjà l'étude préliminaire sur le confort du passager aérien, engagée aux débuts de la réflexion sur Roissy. « [Nous assistons à] l'éclosion d'une nouvelle image du voyage aérien ; celle d'un voyage de masse, devenu habituel, ouvert à tous et, en conséquence, dépersonnalisé et privé de son prestige ; ce n'est plus une aventure ou un luxe, c'est un moyen de transport 'banalisé', 'vulgarisé' dont la fonction est purement utilitaire⁴⁷². »

Tous deux massifiés et devenus banals, l'avion et l'automobile occupent toutefois une place différente dans l'imaginaire urbain. Sans doute parce que le premier continue d'incarner la grande vitesse qui certes n'est plus ubiquitaire comme elle a pu être rêvée, mais reste toujours convoitée – la mobilité aérienne reste réservée à une faible partie de la population et l'on parle même d'« élite cinétique » à propos de ces « frequent flyers » qui parcourent régulièrement le monde par les airs⁴⁷³ - tandis que la deuxième s'est démocratisée en perdant son panache, au point de devenir un embarras. Cette distinction qui persiste se traduit dans les projets d'infrastructure

⁴⁷¹ Jean-Eudes Roullier et Bernard Hirsch promouvront encore l'aérotrain pour proposer une liaison Cergy-La Défense que Valéry Giscard d'Estaing (ministre des finances sous Pompidou, franchement hostile à la liaison aéroportuaire) abandonnera à son tour une fois élu en 1974 à la Présidence de la République.

⁴⁷² « Une analyse prospective sur le comportement du passager aérien et ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires », *op.cit.*, p.7.

⁴⁷³ « Moins loin, plus malin », entretien avec Christophe Gay, codirecteur du Forum Vies mobiles, par Romain Jeanticou, *Télérama*, n°3698, 6 mars 2019, p.24.

terrestre qui y sont attachés. Pendant que les RER et autoroutes parisiennes croulent sous la congestion, prenant en otage ceux qui ne peuvent s'en passer pour vivre⁴⁷⁴, se projettent des courts-circuits qui relierait directement l'hypercentre à l'aéroport. L'existence de ces projets de voies urbaines de grande vitesse, abandonnées comme l'aérotrain ou en gestation comme le futur *Charles de Gaulle Express*, montre que la volonté reste patente d'« annuler » la distance physique et l'espace intermédiaire qui séparent les lieux. Le « Cachez-moi cette banlieue que je ne saurais voir », évoqué à propos de la liaison du Bourget à Paris à l'occasion du concours pour l'exposition de 1937⁴⁷⁵, reflétait déjà l'embarras des édiles face à l'existence d'un territoire deshérité aux portes des équipements internationaux qui entendaient donner une image moderne de la capitale. Les conflits potentiels pour l'accès à Roissy entre le RER B, qualifié d'omnibus « du quotidien » et le Charles de Gaulle Express destiné aux « passagers pressés », ont réactivé cette opposition de l'élite et du commun.

Les réflexions autour du Grand Roissy ou du Grand Orly qui ont suivi la consultation internationale « pour l'avenir du Grand Paris » de 2008, montrent la difficulté qu'il y a toujours à faire exister ces « lieux du Grand » qu'a produits l'irruption des aéroports et de leurs dérivés dans le paysage francilien⁴⁷⁶. D'un côté, un scénario de la *dissémination* de l'aéroport qui s'agrandit encore en dehors de ses limites, sous la forme d'un « corridor aéroportuaire » s'étalant du Bourget à Roissy. Cette projection est aujourd'hui partiellement à l'œuvre, le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse sur 300 hectares de terres agricoles, n'étant qu'un des nombreux avatars de ce déploiement, alors qu'il n'est rien dit des villes de Seine-Saint-Denis parcourues il y a près de trente ans par François Maspero et Anaïk Frantz dans leur récit initiatique des *Passagers du Roissy Express*⁴⁷⁷. De l'autre côté, un scénario de la *civilisation* de l'aéroport qui aspire à réintégrer ces enceintes créées au fil des politiques de déconcentration, en réduisant les effets de coupure, en investissant les lisières des inter-mondes produits entre l'aéroport et ses rives. Entre l'isolement des mégaprojets et le commun des entre-deux, les deux scénarios se confrontent encore au télescopage des échelles. Pour le premier, l'intensification

⁴⁷⁴ La question a pris un tour politique lors du mouvement récent des Gilets Jaunes en France. Après Jacques Tati et l'immobilité de Monsieur Hulot, le film *Le Grand embouteillage* de Luigi Comencini (1979) montrait les automobilistes prisonniers de leur véhicule et de leur individualisme sur une voie rapide autour de Rome. Lire de Romain Jeanticou, « Bouger nous empêche-t-il d'avancer ? », in *Ibid*, pp.20-23.

⁴⁷⁵ « Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types : Londres, Paris, Berlin et Marseille », *Urbanisme*, n°66, Octobre-Novembre 1938, pp.280-1.

⁴⁷⁶ « Renouveler durablement un territoire fragmenté: contribution au débat sur le Grand Paris métropolitain », Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont, août-décembre 2009; « Cœur économique Roissy Terres de France », convention cadre du contrat de développement territorial, 14 février 2012.

⁴⁷⁷ Editions du Seuil, 1990

aéroportuaire et logistique est-elle compatible avec le droit commun de la ville ? Pour le deuxième, l'urbanisme peut-il seul résorber la coexistence des échelles et des risques ? En même temps, ils témoignent tous deux d'une dilution progressive – par diffusion ou absorption – de l'infrastructure dans la métropole. La question controversée de la privatisation des aéroports parisiens, avec la montée en ligne des départements franciliens du Grand Paris et la mobilisation de courants divers – intellectuels, écologistes, juristes, économistes - questionnant leur ancrage territorial, marque un dernier jalon important pour l'histoire de ces infrastructures.

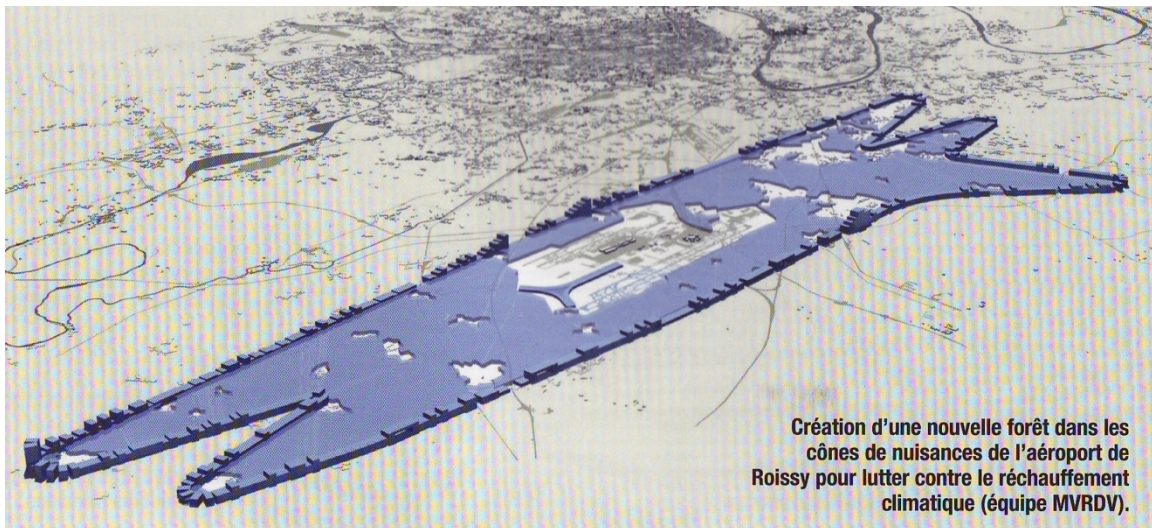
Le périph s'est aussi agrandi, suivi de la réalisation de l'autoroute A86 puis de la Francilienne, l'ensemble dénommé dès les années 1980 le « périphérique d'île de France », formant « à petits pas » un système de ceintures autoroutières qui épouse l'agrandissement de la région parisienne, de Paris à la proche puis la grande couronne⁴⁷⁸. De fait, le débat qui revient régulièrement sur la « suppression » du périph parisien ne peut s'éclairer qu'à la lumière de ce système global de circulation périphérique et de ses articulations avec le territoire grand-parisien. C'est sans doute l'un des objets de la consultation internationale qui s'est engagée récemment, à l'automne 2018, à l'initiative du Forum métropolitain du Grand Paris (l'ex syndicat Paris-Métropole). S'intéressant au futur des « autoroutes du Grand Paris » et du boulevard périphérique, elle a pour objectif d'« optimiser le système global de mobilités en Île de France⁴⁷⁹ ».

Si la dimension monolithique du périph explique sa difficile digestion par la mosaïque grand-parisienne, elle explique aussi – et précisément pour ces raisons - l'attention permanente dont il continue de faire l'objet. A peine inauguré, déjà critiqué, il fait l'objet de projets de couverture dès 1975 (Porte des Lilas, suivi de la Porte de Champerret en 1984) ou de programmes d'investissements visant à corriger les effets de son irruption (protections phoniques, visuelles, végétales). L'ouvrage revient dans le débat métropolitain avec l'exposition « Des fortifs au périm » montée en 1992 au Pavillon de l'Arsenal, à laquelle sont invités les vingt-neuf maires des communes limitrophes qui réclament à cette occasion la restitution des territoires amputés par l'annexion de Haussmann votée en 1860.

La mandature de Bertrand Delanoë renoue avec l'idée de la « Grande Œuvre », appuyée sur les travaux menés par l'agence TVK à la suite de leur projet de

⁴⁷⁸ « Les petits pas du périphérique d'île de France », *La Croix*, 24 avril 1980; « Le périphérique d'île de France à petits pas », *Le Quotidien*, 9 avril 1981.

⁴⁷⁹ [URL : [http:// www.forumgrandparis.fr/actualites-forum-metropolitain-grand-paris/mobilités-2030/forum-metropolitain-grand-paris-lance](http://www.forumgrandparis.fr/actualites-forum-metropolitain-grand-paris/mobilités-2030/forum-metropolitain-grand-paris-lance)] consulté le 10 mai 2018.



Création d'une nouvelle forêt dans les cônes de nuisances de l'aéroport de Roissy pour lutter contre le réchauffement climatique (équipe MVRDV).

Fig 36.2 : Consultation Internationale du Grand Paris, 2009 : En haut, Projet de l'équipe de Christian de Portzamparc pour un métro aérien au-dessus du boulevard périphérique ; En bas, Projet de l'équipe de MVRDV pour la création d'une forêt dans les cônes de nuisance de Roissy pour lutter contre le réchauffement climatique.



Fig 36.3 : Projet de l'équipe Woodeum SAS, Hardel et Le Bihan pour la porte de Brancion-Porte de Vanves, Lauréat du concours *Inventons la métropole*, 2017.

diplôme sur « la ville du périphérique⁴⁸⁰ » et du Grand Projet de Renouvellement Urbain qui aspire à « réhabiliter » la couronne avec onze projets de reconquête, « principal enjeu projectuel de Paris⁴⁸¹ ». Si les projets de couverture sont mis de côté, du fait des questions techniques, financières et de sécurité qu'ils soulèvent, c'est aussi parce que la volonté affichée n'est plus de cacher, d'enterrer, de masquer l'ouvrage, mais de le considérer comme « dispositif urbain », le discours lui conférant une nouvelle « légitimité » pour le projet parisien de réconciliation avec sa banlieue. Dalles de couverture, urbanisation des franges, restructuration des franchissements : « socle solide d'une politique de coopération⁴⁸² », un ensemble de projets est envisagé sur le territoire du boulevard périphérique qu'il s'agit maintenant d'« habiter ». Les réflexions développées dans le cadre de la consultation du Grand Paris redoublent quant à elles le monolithisme de l'ouvrage, projetant une mégastructure (MVRDV) ou un métro aérien (Christian de Portzamparc)⁴⁸³.
[36]

Le gouvernement du temps

Au terme de cette étude scrutant la généalogie et l'héritage du Grand Paris des « Trente Glorieuses », les temps de l'infrastructure apparaissent de plusieurs ordres. Temps linéaires faits d'événements, de cycles et de conjonctures, de lenteurs et d'accélération, de durées courtes et longues qui s'entremêlent pour la réaliser ; temps futurs faits des horizons d'attentes passés et présents, projetés et planifiés auxquels elle doit satisfaire et qu'elle réinterroge sans cesse ; temps narratifs faits des récits urbains, sociaux, politiques, technologiques qui tracent ses trajectoires ; temps spatiaux qui régissent l'existence des lieux de son ancrage. Ces temps inscrivent le projet d'infrastructure dans un faisceau de périodisations parallèles, celles des causalités mais aussi celles de l'imaginaire. L'existence de ces temps superposés et paradoxaux explique les discordances et les dissonances que produit l'apparition de l'infrastructure. Elle met à jour les difficultés qu'il y a à « gouverner » son projet et son devenir.

⁴⁸⁰ Tomato, *op.cit.*. Egalement TVK, *No limit, Etude prospective de l'insertion urbaine du boulevard périphérique*, Mairie de Paris, 2008.

⁴⁸¹ Eric Lapiere, *op.cit.*, p.39

⁴⁸² Pierre Mansat, « Agir en termes métropolitains », *op.cit.*, p.190. Lire aussi « Le boulevard périphérique parisien au cœur de la métropole, Enjeux et perspectives », APUR, Note n°110, octobre 2016.

⁴⁸³ « Le Grand Paris(s), Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne », *Le Monde*, 2009.

L'exemple du boulevard périphérique montre combien il lui a été difficile d'accomplir sa mission. Au-delà des nombreuses ambiguïtés dont il a fait l'objet, il lui a fallu épouser le cadre spatial et temporel de la grande échelle qu'il recouvrait : sur des territoires allant de la Zone à la métropole, du réseau à la ville ; sur plusieurs décennies pour sa réalisation matérielle, et bien plus pour sa gestation, sa maturation et son appropriation. En même temps, les récits qui l'ont porté ont eu un caractère auto-réalisateur. Les projets de « ceinture », de « grande œuvre », de « catalyseur » sont advenus même si les effets n'ont pas été ceux escomptés à l'origine. C'est en cela que l'infrastructure noue un destin croisé avec la métropole à laquelle elle appartient. Elles partagent des horizons communs mais leurs réalisations suivent des voies différentes du fait même de cette longue durée et de cette grande échelle qui les caractérisent.

Roissy a suivi un destin différent. La confrontation des temps a marqué la mutation du « germe » de ville : de l'anticipation du dépassement au surgissement des échelles. Lieu de l'expansion des frontières de la région, le troisième aéroport s'est réalisé dans la discrétion, le silence de son édification précédant le choc de son ouverture. D'extérieur, il est devenu un lieu central du Grand Paris, acquérant le nom de « Grand Roissy » à l'occasion de la consultation internationale du Grand Paris. Tout récemment, il est devenu un lieu de cristallisation et d'éclatement des positions dans le contexte très controversé de la privatisation des Aéroports de Paris. Qualifié de « joyau de la couronne » par les collectivités grand-parisiennes, départements en tête qui défendent son intérêt public et national, il rejoint à nouveau les lieux stratégiques de la projection du Grand Paris dont fait également partie le boulevard périphérique⁴⁸⁴. Lieu de convergence des ambitions pour l'avenir de la région, ce dernier a lui aussi vu son rôle osciller, de central à ses origines à périphérique, lorsque l'Etat s'est retiré, le laissant orphelin et isolé. Sa reprise en main depuis l'ouverture de la Ville de Paris à ses riveraines métropolitaines, lui confère à nouveau un rôle prégnant dans une coalition qui déplace et redéfinit la centralité du Grand Paris. Pierre Mansat avait proposé de débaptiser le boulevard en lui retirant ce vocable qu'il jugeait peu approprié de « périphérique »⁴⁸⁵. Construction historique, cette nature ambivalente du rapport centre-périphérie travaille la relation de l'infrastructure à sa ville.

Objet d'histoire, l'infrastructure s'inscrit dans la durée mais nous avons vu que sa solidité n'est pas statique. Au contraire, elle témoigne d'une plasticité qui résulte des mouvements qui affectent son devenir – ses futurs, ses récits, ses

⁴⁸⁴ « Privatisation d'Aéroports de Paris : le plan B des départements », *La Gazette des Communes*, 1^{er} mars 2019

⁴⁸⁵ Pierre Mansat, « Débaptiser le boulevard périphérique de Paris », Entretien avec Françoise Moiroux, Dossier « Penser Paris à travers le périmètre », *D'A*, décembre-janvier 2009.

échelles - et la remodèlent dans un mouvement perpétuel de stabilisation dynamique. Ces décalages lui sont consubstantiels, faisant d'elle un objet à la fois rigide et souple, durable et obsolète. Dès lors, il s'agit de constituer ces dissonances comme paramètres qui travaillent la tenue dans l'espace et dans le temps d'une infrastructure dont les intentions sont élaborées par d'autres que ceux qui la réalisent puis se l'approprient ; la transmission et la mémoire des idées qui l'ont portée et produite ; l'écriture de son projet doté d'une richesse d'autant plus paradoxale qu'elle se confronte à l'amnésie dont elle fait chroniquement l'objet comme pour conjurer l'impossible acceptation du présent réalisé.

Faire l'histoire des infrastructures nécessite de constituer le futur comme objet d'histoire et l'infrastructure comme objet politique. Faire projet d'infrastructure suppose enfin de penser un gouvernement du temps qui s'inscrive dans la longue durée et transcende les conjonctures et les aléas pour intégrer des paramètres plus structurels : l'incertitude, le futur antérieur, l'imaginaire, l'hétérogénéité.



Couverture du Rapport d'activités, Hong Kong International Airport, 2015-2016

IV

« THE SHAPE OF THINGS TO COME » HONG KONG XXL

« Les forces du changement [...] semblent inévitables, parce qu'elles constituent le contexte de notre planification. En d'autres termes, il serait vain de tenter de planifier une scène qui ne tiendrait pas compte de ces forces.»

Graham Barnes, Hong Kong Secretary for Planning, Environment and Lands, "The shape of Hong Kong after Port and Airport Development Strategy", 20 novembre 1989⁴⁸⁴

Lorsque le ministre de l'urbanisme Graham Barnes relaie fin 1989, la décision du gouverneur de Hong Kong, de réaliser le nouvel aéroport de la ville, l'édile ne décrit pas seulement les différents ingrédients d'un gigantesque chantier qui va, en l'espace de dix ans, profondément transformer la métropole hongkongaise. Par sa voix, le gouvernement de l'archipel annonce que le futur doit opérer comme vecteur du changement. L'incarnation de ce futur volontaire repose sur l'instrument infrastructurel qui va se déployer, protéiforme, comme une pieuvre dans l'espace hongkongais.

Cité-Etat située au débouché du Delta de la Rivière des Perles, métropole satellite du capitalisme global, Hong Kong est placée sous statut spécial depuis 1997, date de sa rétrocession à la République Populaire de Chine. Dès les lendemains de la deuxième guerre mondiale, l'infrastructure a constitué l'un des instruments revendiqués de son agrandissement, en quête de modernité et d'intégration étroite entre politiques et acteurs urbains. Avec le dépaysement auquel il invite, ce cas « extrême » d'une ville qui a souhaité confondre son destin urbain avec son équipement infrastructurel, renouvelant à chaque décennie, le dessein de se transformer par son intermédiaire, nous paraît riche d'enseignements.

⁴⁸⁴ Graham Barnes, Secretary for Planning, Environment and Lands, « The shape of Hong Kong after PADS », Opening on 24th Convention IFAWPCA, 20 novembre 1989, Hong Kong Convention Center, pp.3-5, Source Hong Kong University Library (HKUL).

L'un des actes les plus retentissants de ce mouvement est le « déménagement » dans la nuit du 5 juillet 1998, de l'aéroport vers son nouvel emplacement, créé sur l'île artificielle de Chek Lap Kok, à 34 kilomètres de l'hypercentre⁴⁸⁵. L'événement revêt une dimension géopolitique puisqu'il s'inscrit dans le cadre du repositionnement régional de Hong Kong. La décision relative à l'aménagement du nouvel aéroport, est en effet intervenue dix ans après la mise en place, fin 1978, par Deng Xiao Ping des Zones Economiques Spéciales de Shenzhen et de Zhuhai dans le sud du delta de la Rivière des Perles et quelques années avant l'échéance en 1997 de la rétrocession de la colonie britannique à la République Populaire de Chine. L'ambition de cette grande entreprise se mesure aussi à son articulation étroite avec la planification urbaine qui a favorisé d'importants réaménagements au-delà de l'infrastructure stricto sensu. Car ce n'est pas seulement un aéroport qui est réalisé, mais aussi l'agrandissement du port, le déploiement de réseaux terrestres autoroutiers et ferroviaires ainsi que l'extension sur la mer de vastes territoires de l'archipel sur lesquels vont s'édifier des programmes urbains. En un temps court, moins d'une dizaine d'années, s'est accompli un programme de grande ampleur qui modernise radicalement la ville-archipel.

« The Shape of things to come⁴⁸⁶ » : le titre de l'œuvre de Herbert George Wells auquel recourt en 1989 le gouvernement de Hong Kong pour figurer son dessein, est éclairant pour caractériser la ville que les autorités projettent, celle qui advient et sur laquelle elles entendent imprimer leur marque. Ce n'est pas seulement la projection d'une ville « à venir » qui constitue le futur à atteindre. C'est aussi la réalisation d'une ville « à construire » qui occupe désormais le présent des autorités urbaines. Quelle portée a ce discours politique et volontariste de la réforme par l'infrastructure ? Quels effets produit-il sur l'imaginaire métropolitain ? En reconstituant les trajectoires entremêlées de la formation du dispositif aéroportuaire et de la métamorphose urbaine de l'archipel, cette troisième et dernière enquête aspire à comprendre, dans un contexte autocratique, les dynamiques par lesquelles se modèlent la ville et son infrastructure.

⁴⁸⁵ T. Browne, H.-K. Lau, Siu D. Josiah, T.P. Poon, and RTHK, *Moving the airport. Hong Kong Connection*, E-video, 1998, Source HKUL.

⁴⁸⁶ Herbert George Wells, *The Shape of things to come*, Ed Hutchinson and Co, 1933; cité in *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy, A foundation for growth*, octobre 1991, p.67.

Métaobjet

Maintes fois soulignée dans la littérature scientifique et professionnelle, la dimension inédite de ce processus de mutation ne saurait occulter les dynamiques contradictoires qui le travaillent⁴⁸⁷. Derrière la puissance rhétorique du discours, derrière la vitrine spectaculaire, quels sont les contrepoints ? Quelles sont les failles ? Si la figure aéroportuaire n'a cessé d'occuper une place dominante dans la littérature des *urban studies* consacrée à l'hypermodernité, ce retour que nous proposons de faire sur l'histoire trentenaire de la nouvelle infrastructure aérienne de Hong Kong nous permettra de revenir sur la question de la « ville-aéroport ». A distance des catégories monolithiques qui la caractérisent habituellement – le « non lieu » ou l'« Aérotropolis » par exemple –, il s'agit plutôt de comprendre les forces qui travaillent le processus d'agrandissement de la ville par l'aéroport⁴⁸⁸. Car si l'on peut a priori parler d'*infrastructuralisation* du milieu, le dispositif projeté, en même temps qu'il modifie la géographie urbaine, se modèle selon son contexte, la ville le colonisant, l'un et l'autre ne formant qu'une seule scène dont les frontières se déplacent et se recomposent.

La cohésion observable entre les visions et les projets, toujours engagée sur un mode apparemment synchrone, témoigne des processus d'accélération infrastructurelle et de résonance urbaine. Ce mouvement se poursuit encore

⁴⁸⁷ La création d'un territoire par le programme aéroportuaire n'est pas une nouveauté, comme l'atteste la construction de l'aéroport d'Osaka au Japon sur une île artificielle au large de la baie du Kansai (concours gagné en 1989 par Renzo Piano et Aéroports de Paris, chantier achevé en 1994). Luc Nadal, "L'aéropolis du Kansai, Utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise", *Lumières de la ville, Formes Limites Echappées*, n°6, novembre 1992. A propos de l'exemple hongkongais, la littérature scientifique a produit, depuis l'achèvement des travaux, des analyses issues de disciplines différentes - l'architecture, l'urbanisme, les études urbaines, le planning. Lire l'article, introduit par Hikaru Kinoshita, de Naonori Matsuda, « Hong Kong's Future as an « Airport City », Blueprint for the 21st century Hong Kong », *Space Design*, n°394, 1997, pp.61-83 ; Marie-Hélène Orsay-Lam, « Un aéroport et une ville nouvelle. La transformation progressive de Hong Kong au gré des enjeux globaux et locaux » in Philippe Haeringer (sous la dir. de), *La refondation mégapolitaine : une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome 1 : L'Eurasie post-communiste. Moscou, Shanghai, Hong Kong*, Techniques, territoires et sociétés, n°36, octobre 2002, pp. 263-273 ; Donald McNeill, « Airports and territorial restructuring, The case of Hong Kong », *Urban Studies*, vol 51, n°14, 2014, pp.2996-3010.

⁴⁸⁸ Au titre de la littérature scientifique (issue de la sociologie, de la géographie urbaine, de l'architecture, de l'anthropologie, de l'économie) consacrée à l'aéroport dans l'hypermodernité, un certain nombre de publications ont eu beaucoup d'influence, sans apporter d'études empiriques susceptibles de dépasser le piège du globalisme : Marc Augé, *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, le Seuil, 1995 ; Manuel Castells, *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 1996 ; Hans Ibelings, *Supermodernism, Architecture in the Age of Globalization*, Rotterdam, Nai, 2002 ; John Thackara, *In the Bubble : Designing for a complex world*, Cambridge, MIT Press, 2005 ; John Kasarda and Greg Lindsay, *Aerotropolis : How we'll live next*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2011.

dans le contexte de l'expansion régionale du delta de la Rivière des Perles en Chine, le « mainland » comme l'appellent les Hongkongais toujours attachés à leur statut insulaire, géographique et politique. De la métropole à la mégalopole : ces « sauts quantiques (« quantum laps⁴⁸⁹ ») comme les nomme le gouvernement de Hong Kong, font de l'infrastructure un levier qui transforme à chaque fois le système de références de la métropole, territorial, politique, épistémique⁴⁹⁰. La trajectoire que nous proposons ici de retracer témoigne de la formation continue d'un *méta-objet* dont les parties s'ajoutent, s'étendent et se diversifient au fur et à mesure de son déploiement, transcendant les échelles spatiales, technologiques, dimensionnelles.

“Setting the scene” : comme le sous-titrent les auteurs de la stratégie qui va donner naissance au projet - la *Port and Airport Development Strategy* (PADS), *A foundation for growth* (1991) -, les dés sont jetés de manière quasi théâtrale, sur une table dont les fondations sont politiques, faisant du dit l'un des instruments du processus à venir de transformation de l'infrastructure. C'est en remontant le fil de l'analyse des images et des discours produits par les autorités, les constructeurs, les promoteurs, la presse, les experts – professionnels et critiques -, que nous souhaitons observer la métamorphose de la ville-archipel en nous intéressant au pensé et à l'impensé, ainsi qu'à leurs effets sur ce qui advient. Très médiatisée, l'expérience hongkongaise a produit une masse conséquente de textes, articles, documents, images qui forment un corpus de matériaux susceptible de produire une analyse des discours.

Les sources de ce corpus proviennent principalement des fonds de la Hong Kong Central Library et de la Hong Kong University Library. Ces deux bibliothèques de référence (métropolitaine et universitaire) comportent chacune une section dense consacrée aux études sur Hong Kong, l'archivage témoignant d'un attachement à conserver des traces des actions entreprises pour la transformation de l'archipel. Hong Kong regarde son histoire en train de s'accomplir dans une forme de narcissisme de sa métamorphose⁴⁹¹. Cette question de « l'archive de la ville », palpable dans le souci scrupuleux de la sélection qui en est faite par les institutions, ou dans la scénographie qu'offrent le musée d'histoire de la ville et les expositions consacrées par la City Gallery à l'aménagement de l'archipel⁴⁹², noue des liens étroits avec le monolithisme

⁴⁸⁹ *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy, A foundation for growth, op. cit.*, p.68.

⁴⁹⁰ Dominique Lorrain (Eds), *Métropoles XXL, op.cit.*

⁴⁹¹ Stéphane Van Damme, *Métropoles de papiers, Naissance de l'archéologie urbaine à Paris et à Londres (XVII^e-XX^e siècles)*, Editions Les Belles Lettres, 2012

⁴⁹² Hong Kong présente un musée d'histoire de la ville, ainsi qu'une City gallery qui présente les projets de transformation urbaine de la ville. A cela s'ajoute une société d'archives urbaines qui dispose, en plus d'un fonds ancien, d'archives digitales et orales.
<https://hk.history.museum>; <http://www.archives.org.hk>; <https://www.citygallery.gov.hk>

du discours modernisateur des édiles hongkongais qui met en récit une histoire de Hong Kong amnésique des conflits et des tensions, ou des processus de domination qui les produisent⁴⁹³. Cette partialité des archives est à raisonner d'autant qu'elle est intrinsèquement liée à notre objet. Dans l'histoire de la Cité, l'infrastructure a constitué une occasion répétée de réécrire le récit moderne de la colonie puis de la région autonome. Au-delà de ce récit métropolitain - appuyé sur une représentation très visuelle des transformations engagées dont nous ferons aussi la critique - qui célèbre la « métamorphose miraculeuse de Hong Kong », il convient de saisir les bruits faibles et les angles morts de son histoire que l'on peut lire au travers des recherches, contestations, arpentages qui donnent une autre épaisseur du temps de la ville que celle du récit.

La ville infrastructure : rendre visible le futur qui advient

« Infrastructure imagination, Hong Kong City Futures » : en mars 2018, s'ouvrait à la Hong Kong City Gallery, une exposition qui présentait les œuvres de Heather Coulson, photographe britannique ayant résidé à Hong Kong (son mari était ingénieur structure sur plusieurs grands chantiers) et l'auteur de plusieurs prises de vue remarquables des grands projets d'ingénierie et industriels réalisés à Hong Kong de 1972 à 1988. Le panel présenté des photographies d'ouvrages routiers, ferroviaires, hydrauliques, électriques, affirmait l'infrastructure comme représentation de la ville à chaque étape de sa transformation et preuve matérielle de ses changements d'échelle. Les articles de presse qui accompagnaient les œuvres montrées, témoignaient de l'implication forte des ingénieurs dans la réflexion urbaine⁴⁹⁴. L'exposition permanente de la City Gallery (qui se terminait par une distribution du Schéma Directeur de la ville, *Hong Kong 2030+*), présentait quant à elle une rétrospective de la formation de la ville, le développement infrastructurel y occupant une place prépondérante.

L'exposition photographique se concentrait sur des ouvrages notables comme le tunnel maritime ouvert en avril 1972 qui relie Hong Kong à Kowloon, ou le système de métro réalisé dans les années 1980 qui a étendu la métropole aux Nouveaux Territoires. En déambulant dans la galerie, on pouvait aussi s'intéresser au projet récent de ligne ferroviaire à grande vitesse qui doit relier

⁴⁹³ Lire, à propos de la prégnance du 'récit' de Hong Kong, de Esther M/K/Cheung, « The HI/stories of Hong Kong », *Cultural Studies*, 15 (3/4), 2001, pp.564-590.

⁴⁹⁴ Comme en témoignent plusieurs articles du *Journal of the Engineering Society of Hong Kong* présentés lors de cette exposition. "Infrastructure Imagination, Hong Kong City Futures, photographies foms Heather Coulson", 25 mars- 16 mai 2018, City Gallery.

en moins d'une heure de temps, Hong Kong à Canton et au Delta continental. La transformation aéroportuaire initiée au tournant des années 1990 y occupait bien entendu une place de choix. Pour comprendre les racines et les moteurs de ces projets, il est utile de revenir sur la genèse de ce projet qui pose alors les fondations de la stratégie métropolitaine de la Cité-État, à l'aube d'un changement politique d'ampleur, sa rétrocession par la Grande Bretagne à la République Populaire de Chine.

Réformes territoriales, le domaine des possibles

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le déménagement de l'aéroport constitue un sujet lancinant de la planification stratégique du territoire hongkongais. Il est envisagé dès 1946 par le gouvernement britannique, alors que son site, Kai Tak, sur la péninsule de Kowloon, est entravé par les contraintes urbaines qui pèsent fortement sur son développement, au moment où le transport aérien connaît une nouvelle donne, nécessitant la modernisation de la plateforme : aéronefs plus lourds et plus rapides, essor du trafic commercial, opérations plus complexes⁴⁹⁵.

Croissance aéroportuaire et croissance urbaine vont de pair. La pression exercée sur l'archipel et son site aéroportuaire, s'intensifie avec les événements politiques qui surviennent en Chine et l'arrivée au pouvoir de Mao Zedong, engendrant des vagues d'immigration sans précédent dans la colonie britannique. Entre 1945 et 1950, la population de Hong Kong croît de 750 000 habitants à 2 200 000 habitants⁴⁹⁶. Un plan d'aménagement est élaboré en 1948 par Sir Patrick Abercrombie⁴⁹⁷, auteur du plan du Grand Londres. Il propose le desserrement de l'archipel par la création d'infrastructures et de poldérisations ainsi que le développement des villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires, vastes terres agricoles qui ont été cédées par la Chine à la Grande-Bretagne en 1898 pour permettre l'extension de la colonie. La réflexion aéroportuaire s'inscrit dans ce cadre. Elle accompagne ce

⁴⁹⁵ L'histoire de l'aéroport de Kai Tak a été retracée dans deux ouvrages, Peter Pigott, *Kai Tak, A history of aviation in Hong Kong*, Hong Kong, 1989 ; *Wings over Hong Kong, A tribute to Kai Tak, An aviation history, 1891-1998*, 1998. L'aéroport doit son nom à deux investisseurs Ho Kai et Au Tak qui avaient projeté de réaliser une cité-jardin sur ces terrains gagnés sur la mer. Le projet échoua. Le terrain accueillera dès 1924 le Hong Kong Aeroclub qui ouvre une école d'aviation sur le Kowloon City Field.

⁴⁹⁶ Le rythme de cette croissance se poursuivra jusqu'aux années 1980 à raison d'un million de nouveaux habitants par décennie. La population de l'archipel a franchi la barre des 7 millions d'habitants en 2010.

⁴⁹⁷ Pour une histoire de l'aménagement de Hong Kong, lire de Edward G. Pryor et Shin-hung Pau, « The Growth of the city, A historical review » in Vittorio M. Lampugnani, *Hong Kong Architecture, The Aesthetics of density*, Prestel, 1993, pp.97-139.



Fig 1: Aéroport de Kai Tak, 1962

Source Hong Kong Information Services Department, *Hong Kong Airport*, Ed Yea Tin Tang Printing Press Limited, Hong Kong, 1962



Fig 2: L'aéroport de Kai Tak avant sa fermeture en 1998

Source *Wings over Hong Kong, A tribute to Kai Tak, An aviation history, 1891-1998*, 1998

mouvement de desserrement par la recherche de sites alternatifs susceptibles d'accueillir une plateforme libre de contraintes, en même temps que s'élaborent des projets d'agrandissement de l'aéroport de Kai Tak. Ceux-ci se concrétisent au début des années 1960 : allongement de la piste sur la baie, nouvelles installations, modernisation des instruments de contrôle aérien⁴⁹⁸. [1+2]

La délocalisation de l'aéroport fait l'objet d'une étude détaillée confiée en 1973 par la Direction de l'Aviation Civile à un cabinet d'ingénierie californien Ralph M. Parsons and Co⁴⁹⁹. Treize sites sont étudiés parmi lesquels le gouvernement retient le plus excentré, Chek Lap Kok, îlot vierge de toute urbanisation, situé à l'ouest de l'île de Hong Kong et de Kowloon, face au delta de la rivière des Perles entre Shenzhen et Macao sur l'autre rive. L'île montagneuse de Lantau, à proximité de laquelle se déploierait le nouvel aéroport, n'est alors accessible qu'en bateau ; elle dispose d'une superficie double de celle de Hong Kong offrant des perspectives d'urbanisation pour faire face à la croissance probable de la cité. Le choix de l'emplacement aéroportuaire est pensé conjointement à la réflexion sur la planification territoriale, le site de Chek Lap Kok ouvrant la possibilité d'un déplacement du centre de gravité de la métropole vers le sud-ouest et l'embouchure du delta.

Le choc pétrolier et la crise qui s'ensuit, modèrent toutefois les ambitions des autorités. L'incertitude quant au futur politique de l'archipel joue également un rôle alors que la Chine s'ouvre aux capitaux extérieurs en créant, en 1979, la Zone Economique Spéciale de Shenzhen, vers laquelle se délocaliseront les activités manufacturières de Hong Kong, accélérant la transition économique de l'archipel⁵⁰⁰. Avec l'« Open door policy » s'annonce bientôt un nouvel acte géopolitique qui va marquer le destin à venir de la colonie britannique. Le 19 décembre 1984, les premiers ministres Margaret Thatcher et Zhao Ziyang signent la déclaration conjointe d'accord de rétrocession. Elle met fin à plusieurs années d'incertitude et stabilise la situation pour une durée de cinquante ans qui court au-delà du 1^{er} juillet 1997. Hong Kong aura un statut spécial de région administrative, lui permettant de bénéficier d'une relative autonomie politique et économique. Approuvée simultanément, la *Territorial*

⁴⁹⁸ Hong Kong Information Services Department, *Hong Kong Airport*, Ed Yea Tin Tang Printing Press Limited, Hong Kong, 1962, pp.42-82.

⁴⁹⁹ The Ralph M. Parsons Company in association with Arthur D. Litter, Inc., and Wilbur Smith and Associates, inc., « Hong Kong Air Transport System Long Term Planning Investigation System Development Plan, Final Report », 15 janvier 1975. See Also Executive Summary, pp.22, 42.

⁵⁰⁰ Cette délocalisation des activités industrielles vers Shenzhen s'opère du fait d'un coût moindre de la main d'œuvre et de prix fonciers plus attractifs. Depuis 1997, Shenzhen est encore séparée de Hong Kong par une frontière même si les deux villes se rapprochent territorialement du fait de l'expansion de Shenzhen dont la population est passée en l'espace de 30 ans de 130 000 habitants à plus de 10 millions en 2018.

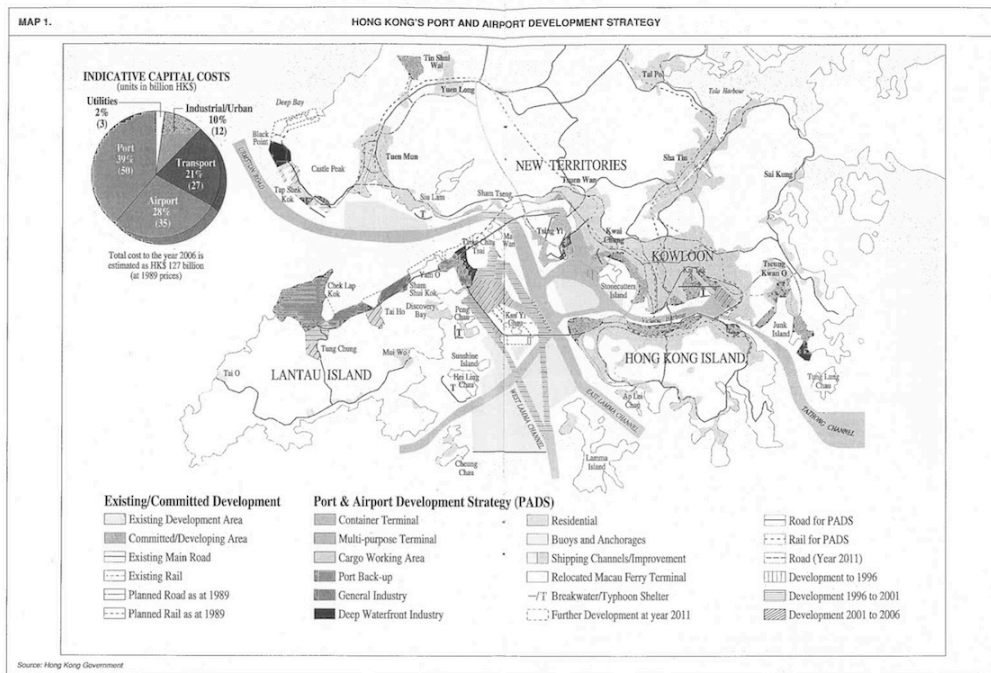
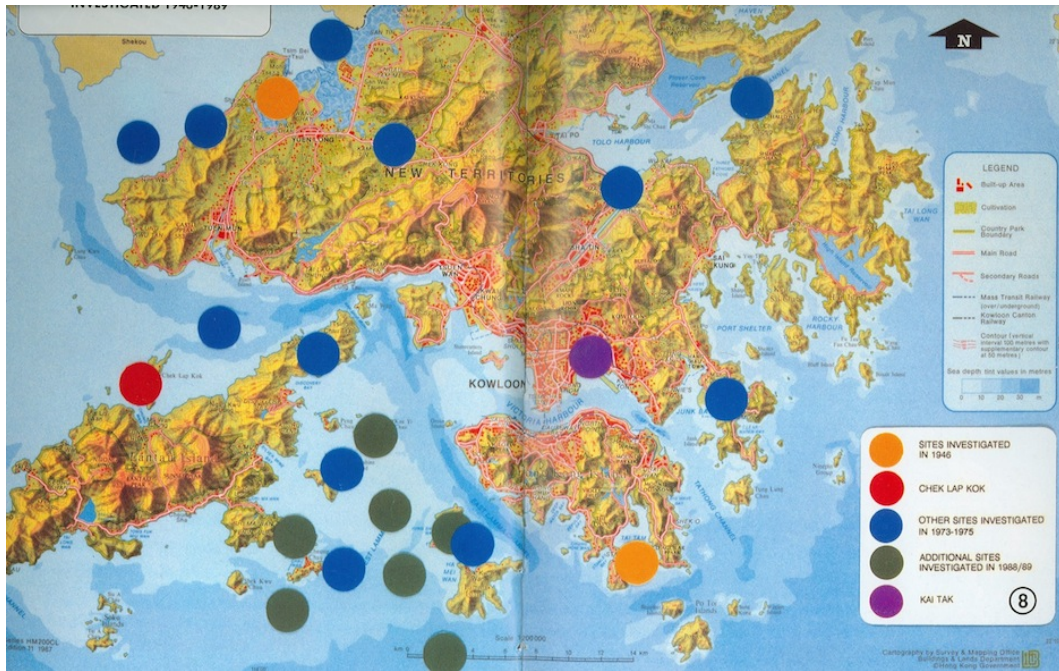


Fig 3: Hong Kong Government, "Replacement airport sites investigated (1946-1989)", Port and Airport Development Strategy, 1991, pp.38-39. Au centre, à Kowloon la pastille violette représente le site de Kai Tak. Au sud ouest, la pastille rouge représente le site de Chek Lap Kok ; En bas, extrait de Hong Kong's Port and Development Strategy, 1989, Source Hong Kong Government

Development Strategy (TDS) fixe le cadre de planification stratégique pour le territoire de l'archipel⁵⁰¹. Elle figure les deux alternatives proposées pour l'implantation aéroportuaire – son maintien à Kai Tak ou son déplacement à Chek Lap Kok – à partir desquelles sont développées les stratégies territoriales⁵⁰². Parallèlement aux démarches de planification, la sphère entrepreneuriale entre en scène à l'automne 1986 ; Gordon Wu, président du premier groupe de travaux publics de l'archipel, *Hopewell Holdings Limited*, propose une troisième alternative, dans la partie sud-ouest du port, financée par un consortium privé⁵⁰³. [3]

Objet et projet politiques

Le projet de Wu préempte une partie importante du territoire de la couronne britannique au détriment des intérêts financiers et planificateurs du gouvernement, et alors même que la ressource foncière se fait rare. Il n'est pas inutile de rappeler ici les caractères spécifiques de l'urbanisme de Hong Kong. A la fois libérale et autocratique, la planification y est l'héritière d'une histoire doublement insulaire, géographiquement et politiquement. La topographie de l'archipel explique le mode de gestion quasi-financière du sol comme actif dont le gouvernement a la propriété. L'espace, façonné par un paysage maritime et montagneux, est exigu ; à peine 20% du territoire est urbanisé. Le sol est régi par un dispositif de baux emphytéotiques dont les ventes, limitées par des quotas annuels, se font aux enchères. L'accord sur la rétrocession a limité les volumes à venir de cession des baux à cinquante hectares par an, renchérissant encore la valeur du foncier. La cherté du sol, corrélée à la rareté entretenue de la ressource, assure au gouvernement de confortables revenus qui, s'ils lui permettent de limiter la pression fiscale, entretiennent la hausse des prix et la spéculation immobilière.

Du fait de cette rente foncière, l'Etat noue des intérêts étroits avec les groupes immobiliers hongkongais dont les domaines d'activités sont larges – des

⁵⁰¹ Hong Kong Government, « Hong Kong Territorial Development Strategy, A Land-Use-Transport Strategy for the Growth of Hong Kong in the 1990s - Preliminary Submission », May 1984, Source HKUL. Pour une analyse critique, lire de Bruce Taylor, "Rethinking the Territorial Development Strategy Planning Process", Chinese University of Hong Kong, 1986, Source HKUL, et de Mee Kam Ng, « Strategic Planning in Hong Kong: Lessons from TDS (Territorial Development Strategy) and PADS (Port and Airport Development Strategy) », *The Town Planning Review*, Vol. 64, n°3, July 1993, pp. 287-311.

⁵⁰² Strategic Planning Unit, Lands and Works Branch. "Territorial Development Strategy, Final proposals on plans for growth 1_Kai Tak retained, 2_Airport relocated in Chek Lap Kok », 1983, Source HKUL.

⁵⁰³ Ce projet dénommé « Western Harbour-Lantau Strategic Development » prévoit un programme de construction principalement réalisé par le secteur privé et estimé à 25 milliards de Hong Kong Dollars (soit 3 milliards de US Dollars).

réseaux aux bâtiments, des commerces aux hôtels - et qui contrôlent une grande partie de la production urbaine privée⁵⁰⁴. Propriétaire terrestre et maritime, le gouvernement de Hong Kong contrôle l'autorité portuaire (intégrée dans le Marine Department) ainsi que la *Hong Kong Housing Authority* et la *Mass Transit Railway Corporation*, qui sont les opérateurs principaux du logement public et des réseaux de transports collectifs⁵⁰⁵. La maîtrise des instruments stratégiques de l'aménagement métropolitain permet au gouvernement de conjuguer étroitement les politiques d'urbanisme, de logement et de transport. La cité-Etat est régie par des *land-use-transport policies* qui encouragent la densification urbaine autour des gares de transport en commun, contribuant à optimiser la valeur du sol.

A Hong Kong, le foncier constitue donc le nerf de l'aménagement urbain. Pour le gouvernement, les besoins d'espace requis pour le déplacement de l'aéroport relèvent d'un défi d'ordre stratégique, comme le racontera plus tard l'autorité aéroportuaire, retraçant la « fondation » de l'aéroport : « Dans une ville comme Hong Kong affamée de terrain, il s'avérait impossible de trouver un site de cette ampleur, la seule issue était donc la réclamation (reclaim) [...]»⁵⁰⁶. » Dès lors, confier au secteur privé les chantiers qui sont destinés à modifier le visage de son territoire, n'est pas envisageable pour le gouvernement qui entend au contraire maîtriser l'usage de son sol, d'autant que l'hypothèse du site de Chek Lap Kok permettrait d'augmenter la ressource territoriale de l'archipel par l'ouverture de l'archipel vers le delta. La décision finale est entérinée le 11 octobre 1989. A la séance de rentrée du Legislative Council (LegCo), le gouverneur britannique David Wilson propose la création du nouvel aéroport, la mise en place d'une autorité aéroportuaire provisoire et l'implémentation d'un programme de développement dont l'achèvement est programmé à l'horizon de la rétrocession⁵⁰⁷.

⁵⁰⁴ A propos de la consolidation et de la sphère d'influence de ses grands conglomérats, lire le portrait d'entreprise de Cheung Kong dressé par Dominique Lorrain dans la revue *Flux*, n°36/37, avril-septembre 1999, pp.61-66.

⁵⁰⁵ La question du logement est critique à Hong Kong, du fait de l'importance de la rente foncière et d'une économie immobilière spéculative. Plus de la moitié de la population loue ou possède un logement de type social. Des centaines de milliers de hongkongais sont condamnés à des conditions d'habitat indignes comme les tristement célèbres « lits-cages ». La Hong Kong Housing Authority, agence publique en charge du logement public, a été établie en 1973. Créée en 1979, la compagnie de métro, MTRC a été partiellement privatisée en 2000. L'autre opérateur ferroviaire de l'archipel, propriété intégrale de l'Etat, est la Kowloon-Guangzhou Railway Corporation, créée en 1982 et opérant sur la ligne centenaire Kowloon-Canton. Lire à propos de la MTR, le portrait qui en est fait par l'autorité dans *Moving Experience, the MTR's first 36 years*, South China Morning Post, 2011.

⁵⁰⁶ Hong Kong Airport Authority, *Hong Kong International Airport, An introduction*, 2001, Source HKUL.

⁵⁰⁷ Sous l'égide du Ministère des travaux (Secretary of Works) et du Ministère de l'urbanisme (Secretary of Planning, Environment and Lands)

Cette rentrée législative est marquée par la tragédie de Tiananmen qui, les 3 et 4 juin, a fait plusieurs centaines de morts, des milliers de blessés et autant d'arrestations brutales sonnante le glas d'un espoir de normalisation politique en Chine. La population hongkongaise, très attachée à ses libertés publiques, est traumatisée par le massacre. En haut lieu, la tension est palpable entre les gouvernements britannique et chinois, les rencontres prévues à l'été autour des conditions de la rétrocession, ayant été suspendues à l'initiative de Margaret Thatcher.

« Les images sont souvent produites par des événements qui échappent à notre contrôle [...]. Nous devons avant tout, dire au monde ce que nous faisons nous-mêmes pour construire notre avenir⁵⁰⁸. » Evoquant les événements politiques récents ainsi que l'échéance de la rétrocession, le gouverneur entend dépasser ces images sombres pour reprendre le contrôle du futur. Conjuguant le dire et le faire, son discours de politique générale développe la stratégie assignée au futur de Hong Kong, dont le nouvel aéroport constitue la clé de voûte. L'archipel, qui occupe alors le onzième rang dans l'économie mondiale, a pour ambition de s'imposer sur la scène internationale des villes globales, l'aéroport et le projet de modernisation qui l'accompagne, constituant un sésame précieux pour confirmer dans le sol l'autonomie relative qu'a obtenue Hong Kong. L'aéroport est le fer de lance de « l'infrastructure physique » projetée qui n'épuise pas l'ensemble des travaux envisagés pour réformer la cité : « Réaliser l'aéroport, même si ce projet est énorme, n'est qu'une partie de l'histoire⁵⁰⁹. » S'égrène alors la liste des réalisations projetées : ligne de métro express et autoroute pour desservir l'aéroport, ville nouvelle à proximité, extensions territoriales sur la mer, redéveloppement de l'ancien site aéroportuaire. Il s'agit du plus grand programme de travaux jamais entrepris par la cité qui matérialisera le projet visionnaire de l'archipel, comme l'évoque en conclusion le gouverneur, invitant ses auditeurs à faire preuve d'imagination.

« Nous avons une vision claire de ce que nous essayons de réaliser. C'est une vision qui, je l'espère, confortera Hong Kong en cette période d'incertitude actuelle et nous donnera confiance dans notre capacité à surmonter les problèmes qui sont devant nous. [...] En l'an 2000, Hong Kong sera une région administrative spéciale de la République Populaire de Chine. Elle aura une législature entièrement élue et [...] un degré élevé d'autonomie. [...] Physiquement, Hong Kong se sera métamorphosée au point qu'on ne la reconnaîtra pas⁵¹⁰. »

⁵⁰⁸ « Hong Kong's image in the world », in « The Governor's Annual Address to the Legislative Council on 11 October 1989 », Hong Kong Government Printer, 1989, paragraphe 37, source HKUL.

⁵⁰⁹ « The Airport », in *Ibid*, paragraphe 81.

⁵¹⁰ « A Vision of the Future », in *Ibid*, paragraphes 99, 101, 102, 106.

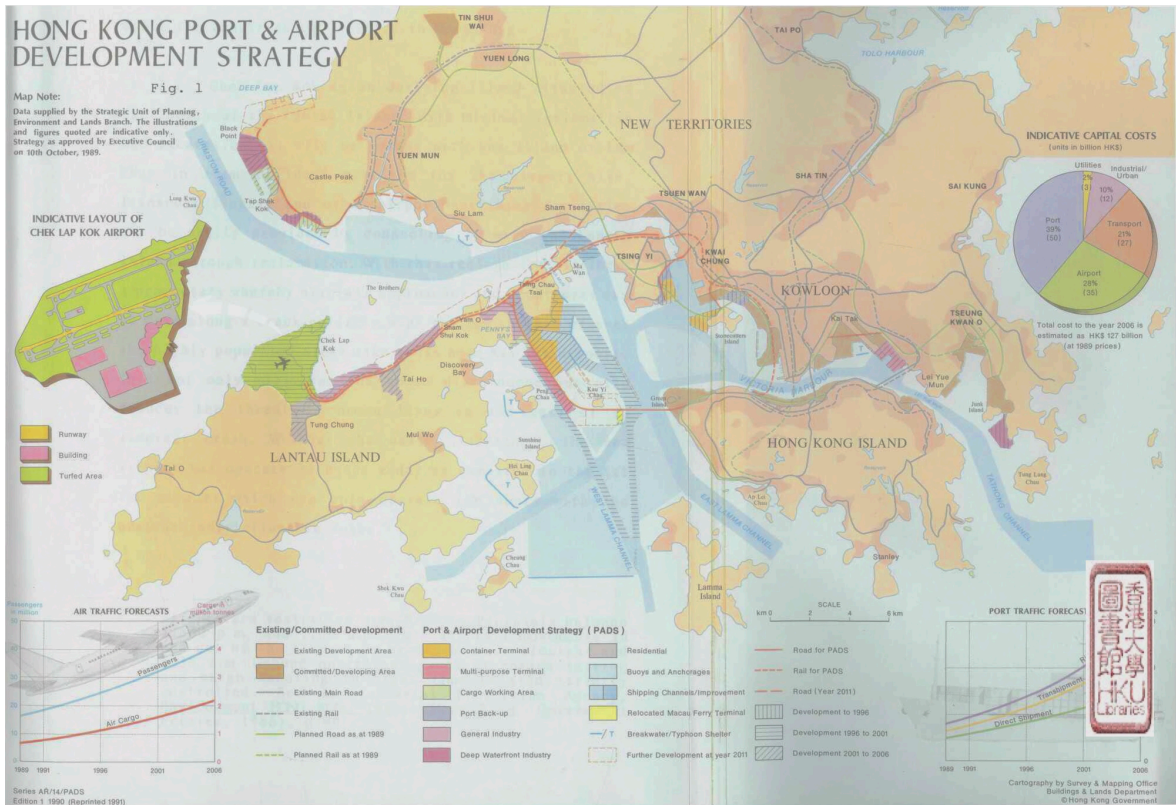
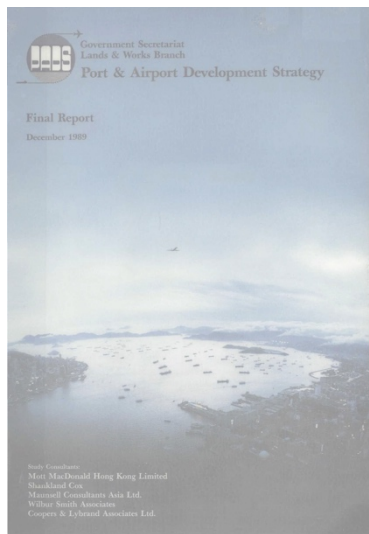


Fig 4: En haut, à gauche et au centre, Port and Airport Development Strategy, 1989, Document préparatoire (octobre) ; En haut à droite et en bas, Document officiel (décembre). Source Hong Kong University Library

D'autres discours lui emboîtent le pas pour réaffirmer l'ambition. Lors d'un congrès au Convention Center, le ministre de l'urbanisme Graham Barnes prononce une conférence intitulée « The shape of Hong Kong after Port and Airport Development Strategy. » Il resitue la décision prise par le gouverneur dans l'histoire des grands plans d'aménagement de l'archipel, parmi lesquels figure le développement des villes nouvelles. Puis son discours *raconte* la ville à venir, décrivant le paysage métropolitain des mutations que connaîtra le territoire pour conclure sur un ton volontaire : « Nous qui vivons ici et qui avons toujours été habitués à des changements physiques permanents, nous voulons plus et nous l'obtiendrons certainement⁵¹¹. » Deux mois plus tard, est publié le projet final, sous la forme d'un rapport complet de deux-cents-cinquante pages signé de Edward G. Pryor et Mee Kam Ng⁵¹². Les trois scénarios aéroportuaires y figurent toujours mais le document privilégie clairement le choix du site de Chek Lap Kok. [4]

La controverse aéroportuaire

Inscrite dans l'échéance du compte à rebours de la rétrocession, la décision tranche clairement la question aéroportuaire, mais elle est loin de faire l'unanimité. Des voix critiques s'élèvent, puissantes et écoutées. Les contestations sont de trois ordres. Politique d'abord, la Chine exprimant ses réserves face à un projet décidé sans son aval qui risque selon elle de grever les finances de Hong Kong bien au-delà de l'échéance de 1997 alors que les britanniques auront quitté l'archipel. Economique ensuite, les acteurs privés se mobilisant sous la houlette de Gordon Wu pour dénoncer un programme jugé onéreux et contrer le pouvoir croissant des autorités publiques qu'il impliquerait. Leur contre-projet entend réduire le montant des travaux du projet portuaire et aéroportuaire (ce dont doute le gouvernement qui balaie ces propositions). Surtout il nous renseigne sur les nombreux points de désaccord, qu'il s'agisse de la localisation retenue, de la nature et des tracés des infrastructures projetées, du principe de la ligne de métro express qui relierait l'aéroport à l'hypercentre, ou de l'ampleur des réclamations (les *claims*, ces nouveaux terrains qui seraient gagnés sur la mer) envisagées par le gouvernement pour décongestionner les zones très denses de la péninsule⁵¹³.

⁵¹¹ Graham Barnes, « The shape of Hong Kong after Port and Airport Development Strategy », *op.cit.*, p.7

⁵¹² Hong Kong Government, Secretariat of Lands and Works, *Port and Airport Development Strategy, Final Report*, Décembre 1989, Source HKUL

⁵¹³ Ce projet qui réduirait selon Gordon Wu, le montant des travaux de 127 à 100 milliards de Hong Kong Dollars, formule le remplacement du projet de pont à suspension, jugé trop cher, par celui d'un flyover; la construction d'autres réseaux routiers et ferroviaires pour relier des villes nouvelles (Tsuen Wan, Sham Tseng), la suppression des réclamations de West Kowloon

« We do have the choice !⁵¹⁴ », argumente Wu, intervenant avec ses alliés lors de forums publics pour défendre une alternative jugée plus viable baptisée de l'acronyme ASRA pour « Alternative site for the replacement airport ». La critique ne touche pas uniquement à la stratégie aéroportuaire mais également aux projets de créations de sols, jugés exorbitants, dont les groupes immobiliers craignent qu'ils ne modifient la donne du marché foncier et immobilier de l'archipel en faveur des intérêts du gouvernement⁵¹⁵. Cette question de la reconquête du territoire par l'Etat vient nourrir les partis pris en faveur d'un dialogue renoué avec la Chine : « Ironiquement, l'Etat communiste le plus peuplé du monde amorce un tournant vers la privatisation tandis que Hong Kong, l'un de ses derniers bastions capitalistes, favorise la nationalisation dans le cadre de l'implémentation de la PADS. Peut-être faut-il reconsidérer les principes fondamentaux qui motivent ces choix ». Pragmatiques ou opportunistes, les entrepreneurs n'hésitent pas à s'appuyer sur l'indélicatesse provoquée par le passage en force vis à vis de la Chine, pour mettre en défaut le gouvernement, et avancer leurs pions en défendant un scénario qui selon eux, pourrait résoudre la controverse. « Jamais un projet d'une telle envergure n'a été dirigé par si peu de gens », affirme Wu. Critiquant le caractère autoritaire de la conduite du projet, plaidant pour son ouverture à toutes les parties impliquées, Wu cite les paroles excédées de Jiang Zemin, secrétaire général du parti communiste chinois - « Vous invitez les hôtes et je devrais payer pour le Banquet » - dont il se veut être l'ambassadeur auprès des autorités pékinoises⁵¹⁶. [5]

Plus critiques encore, des experts soulignent deux défauts majeurs de la trajectoire que risque d'emprunter Hong Kong. D'une part, les infrastructures projetées ne sauraient répondre à la stratégie économique de la cité, confrontée à l'arrivée des High Tech. D'autre part, l'éveil des métropoles du delta – Shenzhen, Guangzhou, Macau – ne peut être ignoré et nécessite de

et de la ligne de métro express associée, l'extension d'une voie de chemin de fer depuis HungHom et son interconnexion avec le réseau MTR, la construction de terminaux In town à Central et Tsim Sha Tsui. Source M. J. Leung, *An analysis of the decision to build Hong Kong's second international airport*. (Thesis). University of Hong Kong, 1991, pp.67-68. Lire aussi Hong Kong Government, "Review of Gordon Wu report on Port and Airport Development", 2 octobre 1990, Source HKUL.

⁵¹⁴ "Airport alternatives: We do have a choice!", Public seminar, organized by the Study Group for Infrastructure Development, 25 mai 1991, Hotel Conrad, Source HKUL. Ce forum a été précédé d'un congrès qui s'est tenu en janvier, au Convention Center, et a réuni plusieurs des avocats de la PADS, dont Edward G. Pryor et des représentants du Conseil Législatif (LegCo). A noter également l'intervention du directeur japonais de l'autorité aéroportuaire du Kansai à Osaka. APEX'91, « Hong Kong International Airport, Port and Transportation Development Exhibition », 24-27 janvier 1991, Hong Kong Convention and Exhibition Center, Source HKUL.

⁵¹⁵ Francis Cheung King Feung, « Urban development and real estate opportunities under Airport alternatives », in « Airport alternatives, We do have the choice ! », *op.cit.*, pp.1-7.

⁵¹⁶ Gordon Wu, "Contingency Plans for the New Hong Kong Airport", in *Ibid*, pp.2, 12.

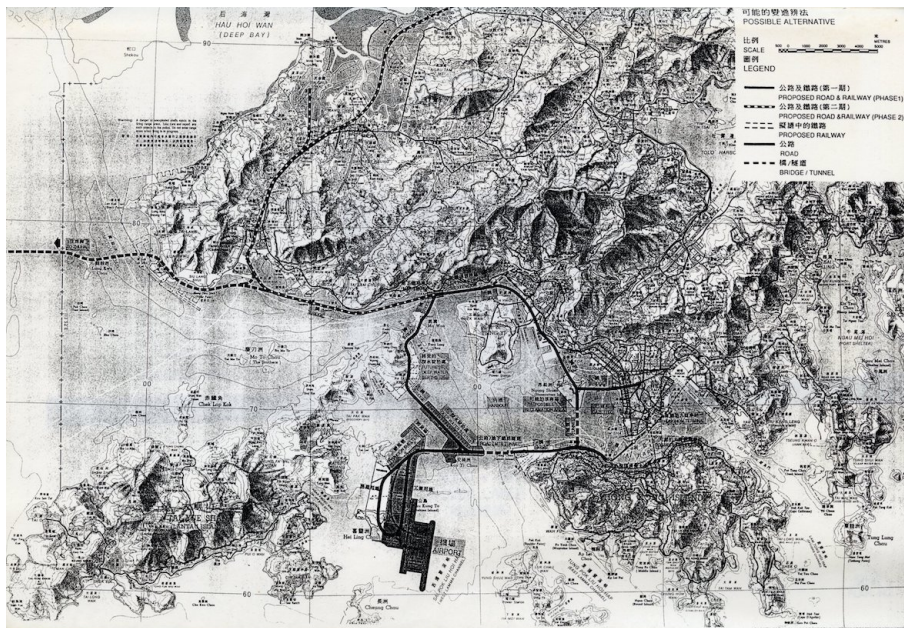


Fig 5: En haut, Proposition de Gordon Wu, Hopewell, Territorial Development Strategy 1984, source Port and Airport Development Strategy, 1991 ; En bas, Contre-projet de Gordon Wu, « We do have the choice », 25 mai 1991, Source HKUL

penser la coopération régionale à cette échelle. La critique cible de fait un projet qui privilégie la réalisation d'infrastructures lourdes, dont les liens avec les questions urbaines, sociales, économiques paraissent encore ténus⁵¹⁷.

Contestation publique enfin, car l'échéance de 1997 a mobilisé la création de groupements qui reprochent au gouvernement d'avoir négocié unilatéralement les conditions de la rétrocession et craignent une réduction des libertés politiques d'expression. L'issue violente des événements de Tiananmen modifie le regard que la population hongkongaise porte sur la transition à venir d'autant que le premier ministre chinois Jiang Zemin « avertit » la population de ne pas interférer dans la politique de la République Populaire, alors qu'un million de personnes a marché dans les rues de la ville pour soutenir les manifestants et condamner le pouvoir chinois. La confiance des hongkongais vis à vis de leur propre gouvernement s'érode aussi, dans un contexte de négociations qui reste opaque pour la population. Le projet aéroportuaire traduit ce climat de défiance. A l'origine bien perçu par ceux qui voyaient là l'occasion pour la cité de s'émanciper, il fait désormais l'objet de critiques vives ciblant les « bureaucrates » et les politiques qui développent le projet en huis clos, contre l'avis des acteurs économiques⁵¹⁸.

Annoncée dans une période de glaciation des relations diplomatiques entre la Grande Bretagne et la Chine, la décision portée par le gouverneur de Hong Kong de prendre le destin de la cité à pleines mains, se comprend dans le contexte tendu d'un bras de fer entre les pouvoirs en présence, alors que monte la parole de la société civile. Déjà s'est amorcé un processus plus démocratique de désignation des représentants à l'Assemblée, actant l'attachement au principe de « Un pays, deux systèmes » qu'a entériné l'accord sino-britannique. Pour Hong Kong, le projet aéroportuaire est une autre manière d'affirmer son indépendance, cette décision unilatérale attisant en même temps la fureur des gouvernants chinois qui exigent d'être consultés sur toutes les politiques affectant le développement de l'archipel après 1997. Tandis que s'engagent des pourparlers difficiles entre la Grande Bretagne et la République Populaire de Chine, s'amorcent les premières phases du projet (la construction du pont de Lantau), prenant de court la Chine qui redouble de menaces. A l'issue de plusieurs tours de négociation, un compromis finit par s'établir à l'été 1991, signé le 3 septembre entre les premiers ministres John Major et Li Peng, qui acte un partage des risques entre le gouvernement de

⁵¹⁷ Ces critiques sont explicitement formulées par l'universitaire Mee Kam Ng, dont la thèse a porté sur la planification stratégique à Hong Kong. Mee Kam Ng, « Strategic Planning in Hong Kong », *op. cit.*, pp.302-308. Elle est aujourd'hui directrice du programme d'études urbaines de la Chinese University of Hong Kong.

⁵¹⁸ Ce que relateront Mee Kam Ng, « PADS in Hong Kong », *Planner's Casebook*, The American Planning Association, octobre 1993, p.5. Et de Christine Loh, « Ports, airports and bureaucrats, restructuring Hong Kong and Guangdong », CLSA, 2002, pp.1-57.



Fig 6: Signature du Memorandum of Understanding par John Major et Li Peng, 3 septembre 1991
 Source *Vision to reality*, 1998, p.18



Fig 7: La couverture médiatique de la controverse aéroportuaire, extrait de la Port and Airport Development Strategy, 1991

Hong Kong et la République Populaire de Chine⁵¹⁹. Surtout, John Major s'engage à se rendre en Chine, premier des européens de l'Ouest à le faire après les événements de Tiananmen. Cette conclusion ne contribue pas à rassurer les hongkongais qui n'ont pas été consultés et voient dans cet accord une concession trop facile faite à la Chine, lui conférant un pouvoir excessif sur les finances de Hong Kong après 1997⁵²⁰. [6]

L'autre ville : scènes de l'extraterritorialité

La controverse fait rentrer sur la scène les protagonistes d'une intrigue qui se joue en plusieurs actes : acteurs politiques et autorités gouvernementales, entrepreneurs privés, hommes de l'art, groupements citoyens, experts, sur fond de négociations entre la Chine et la Grande Bretagne, le tout étant largement couvert par la presse. Entre l'automne 1989, date à laquelle s'officialise l'annonce du projet de nouvel aéroport, et l'été 1998, date de son ouverture, les archives du *South China Morning Post*, quotidien anglophone le plus lu de la région, témoignent de quelques dizaines de milliers d'occurrences du sujet aéroportuaire⁵²¹. La *Port and Airport Development Strategy* devient la scène d'une cristallisation des tensions politiques, économiques et urbaines qui travaillent l'archipel à la veille d'un épisode décisif de son histoire, tandis que le caractère autoritaire des projets « mammoths⁵²² » qu'elle promeut est âprement critiqué. Loin de faire l'unanimité, le chantier qui s'amorce voit s'ouvrir une période intense de négociations et de reformulations du projet.[7]

⁵¹⁹ « Le gouvernement chinois appuiera la construction du nouvel aéroport et de ses projets connexes. [...] Les obligations relatives aux projets aéroportuaires contractés ou garantis par le gouvernement de Hong Kong, continueront d'être valides et seront reconnues et protégées par la SAR de Hong Kong à partir du 1er juillet 1997. » in « Memorandum of Understanding concerning the construction of the new airport in Hong Kong and related questions » p.1, project, 4 juillet 1991, Source HKUL.

⁵²⁰ J.M. Carroll, *A concise history of Hong Kong*, 2007, pp.194-195.

⁵²¹ Le *South China Morning Post* est à ce moment là un média proche du gouvernement de Hong Kong, ce qui ne l'empêche pas de commenter l'actualité de manière critique. Depuis la rétrocession, il est progressivement devenu un organe de presse contrôlé par la People Republic of China, en dépit des tentatives de ses journalistes de garder une liberté de ton, notamment dans l'analyse de la politique chinoise. Il est aujourd'hui possédé par le groupe Alibaba, géant chinois du numérotique. D'autres journaux indépendants sont nés comme *Apple Daily* (né en 1995, d'orientation libérale et interdit en Chine continentale) ou *Hong Kong Free Press*.

⁵²² Mee Kam Ng, « Strategic planning in Hong Kong », *op.cit.*, p.302.

Coalitions

« Future Horizons » : publiée en octobre 1991, la nouvelle version de la *Port and Airport Development Strategy*, qui s'orne d'un sous-titre « A foundation for growth », résulte de cette période très active qui voit les arguments du projet évoluer. « A la suite de la décision de 1989 sur la PADS, des dispositions ont été prises dans la foulée pour créer une organisation au sein du gouvernement qui permette de traduire en projets les concepts de planification élaborés ⁵²³». Si le gouvernement est resté ferme sur le dessein qu'il s'est fixé, il n'en demeure pas moins qu'il ne peut se passer de la sphère économique pour faire réussir son projet. Elle constitue en effet le moteur essentiel de la croissance du territoire. Revenant sur l'histoire urbaine de Hong Kong, la deuxième édition de la PADS inscrit le projet comme nouveau terrain d'exercice de la coalition forgée autour du gouvernement et de la sphère entrepreneuriale. « Au cours de cette période, le gouvernement de Hong Kong et le secteur privé ont clairement démontré que la collectivité dans son ensemble disposait de l'ingéniosité, des institutions et des capacités professionnelles pour transformer les visions en projets viables, socles d'une croissance à venir⁵²⁴. » Pour mobiliser les grands groupes privés, la stratégie du gouvernement défend l'ambition d'un projet total qui conjuguerait le développement portuaire et aéroportuaire avec la croissance urbaine, rejoignant le mantra des acteurs privés pour qui les projets infrastructurels sont avant tout « un moyen de stimuler la croissance et, plus important encore, la transformation structurelle de l'économie territoriale⁵²⁵ ».

Cette stratégie se déploie à plusieurs échelles. S'appuyant sur des références historiques et internationales, Paris et New York, la deuxième édition du projet affirme d'abord le positionnement régional et global de Hong Kong: « L'expérience d'autres pays a montré que les grandes régions métropolitaines en forte croissance économique avaient dû planifier le développement de plusieurs aéroports à forte capacité, afin de suivre le rythme de la demande croissante et catalyser de nouveaux développements⁵²⁶. » L'aéroport sera la pièce maîtresse du développement régional de Hong Kong, l'inscrivant comme

⁵²³ « Setting the scene », *Hong Kong Port and Airport Development Strategy*, 1991, *op.cit.*, p.66.

⁵²⁴ « Future Horizons », in *Ibid*, p.87.

⁵²⁵ Source Dr Wang Liang-Huew, « ASRA versus PADS: a strategic overview of opportunities and constraints », in *Airports Alternatives, We do have a choice !*, *op.cit.*, p.4. Le gouvernement reprendra d'ailleurs à son compte un certain nombre des arguments de ses opposants « The PADS study reviewed 51 strategy options, including some bold ideas from a consortium of leading business houses which produced the concept of combining new port and airport facilities, urban development and supporting transport infrastructure based in the Western harbour area near Lamma island. » in Hong Kong Airport Authority, *Hong Kong International Airport, Vision to Reality, In total harmony*, 1998, 177 p, p.51.

⁵²⁶ *Port and Airport Development Strategy*, 1991, *op.cit.*, p.11.

la puissance métropolitaine du delta de la rivière des Perles et au-delà en Chine du Sud. Le gouvernement n'en ménage pas moins les susceptibilités éventuelles de son grand voisin au service duquel il met son projet: « Les perspectives à long terme de développement de la Chine Méridionale, soutenues par l'Open Door Policy de la République Populaire de Chine, bénéficieront considérablement de la contribution vitale qu'apporteront les différents projets réalisés dans le cadre de la PADS⁵²⁷. » Face aux critiques sur la dimension infrastructurelle du projet, oublieuse des considérations urbaines, sociales et économiques de l'archipel, le gouvernement hongkongais consolide enfin le socle territorial du projet. La stratégie convoque l'ensemble des réflexions qui ont nourri son projet [8].

« Les lecteurs peuvent avoir l'impression que la majeure partie de l'effort des pouvoirs publics sur les questions de planification concerne presque uniquement le port et en particulier les installations aéroportuaires. C'est loin d'être le cas car, entre 1965 et 1990, de nombreuses études majeures ont été consacrées aux autres besoins de développement du territoire. [...] Toutes ces études ont fourni une base solide pour le lancement de la PADS⁵²⁸. »

Le premier acte de la fondation se traduit par la mise au diapason des plans urbains et des programmes infrastructurels. L'accord scellant la fin des négociations entre la Grande Bretagne et la Chine marque le lancement du programme de la réalisation du nouvel aéroport, l'*Airport Core Programme*. Estimé à deux-cents milliards de dollars hongkongais (soit vingt-cinq milliards de dollars américains), il projette la construction d'un ensemble de grands ouvrages composant la future infrastructure aéroportuaire ainsi que la viabilisation de nouveaux territoires, arrimés à elle, qui formeront des lieux de développement futur de la métropole⁵²⁹. Fruit des négociations engagées au niveau économique et politique, le programme de travaux s'inscrit dans les réflexions engagées sur l'aménagement de la cité. Actualisée en 1988, la nouvelle édition de la *Territorial Development Strategy* a nourri les orientations régionales et territoriales du projet de la future infrastructure portuaire et aéroportuaire, tandis que le *Metroplan*, plan directeur qui se prépare depuis 1987, est approuvé en septembre 1991 par l'Executive Council. Document à portée stratégique et juridique, il planifie le desserrement de la métropole, par l'expansion des réseaux de transport en commun et des villes nouvelles dans les nouveaux territoires, ainsi que par la déconcentration du centre grâce à la création de nouveaux terrains gagnés sur la mer, les *claims*,

⁵²⁷ *Ibid*, p.87.

⁵²⁸ *Ibid*, p.42.

⁵²⁹ Hong Kong Government, *Hong Kong Airport Core Programme*, 1991, Source HKUL. Le plan de financement sera négocié entre britanniques et chinois, et conclu quatre ans plus tard. Le montant estimé sera ramené, à l'issue de sa réalisation à 160 milliards de HK Dollars (soit 20 milliards de US Dollars). Source Mee Kam Ng, « Strategic planning in Hong Kong », *op. cit.*, pp. 300-302, 309.

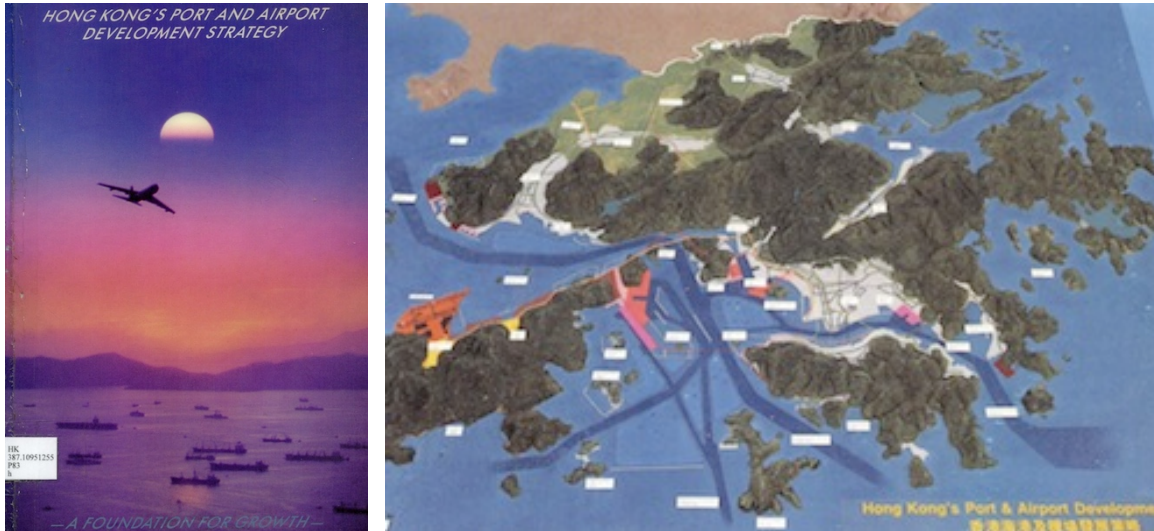
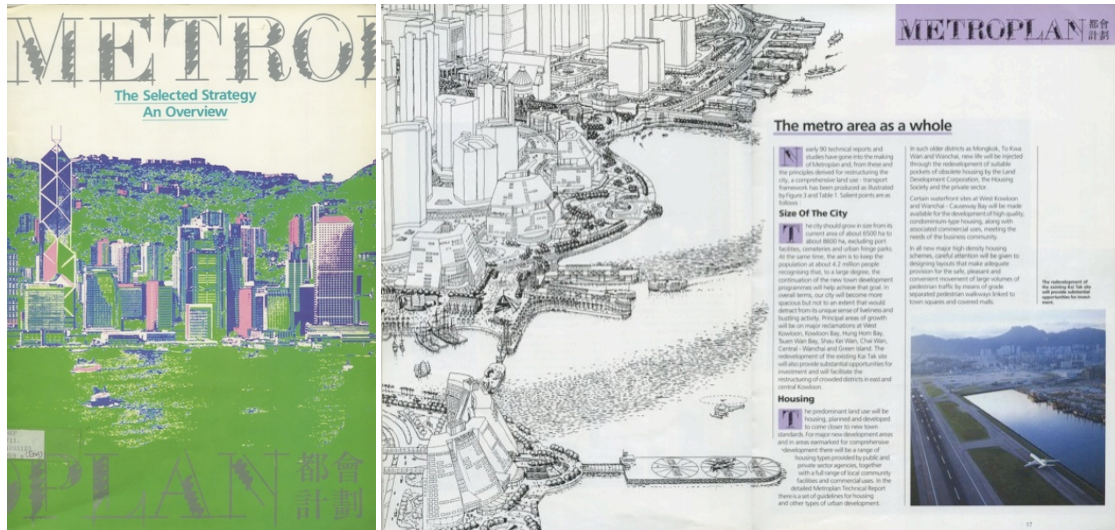


Fig 8 : PADS, 1991, couverture et photographie de la maquette du projet métropolitain (p.67)



The Airport Core Program includes a new airport, new port facilities, new road and rail links, and more than 3,000 acres of landfill.

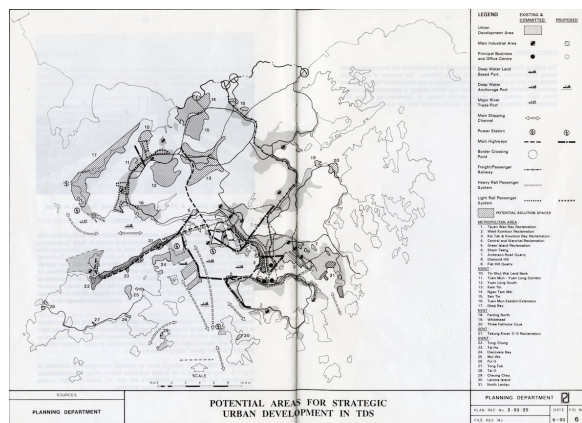


Fig 9 : La circularité de la planification Metroplan (1991) en haut, Airport Core Program (1991) en bas à gauche, Territorial Development Strategy (1993) en bas à droite, Source HKUL

dont la réalisation figure à l'agenda de l'*Airport Core Programme*⁵³⁰. La cohésion du dispositif de planification, accordant constamment les plans et les programmes, se maintiendra tout au long du chantier, comme l'explicite l'introduction de la révision de la *Territorial Development Strategy* de 1993 qui stipule que : « Les hypothèses de travail utilisées pour la révision de la TDS sont semblables à celles qui fondent la formulation du Métroplan et de la PADS, ce afin de maintenir la cohérence entre les différentes études⁵³¹. » [9]

Les plans nourrissent les programmes ; ils en procèdent en même temps, la décision aéroportuaire constituant le premier acte de mise en ordre de bataille de l'ensemble du dispositif de planification. Pour s'ancrer territorialement comme l'instrument de l'affirmation autonome de la cité, le projet infrastructurel s'appuie sur les idées en gestation, les confrontant, déclenchant leur mise en œuvre tout en les assujettissant à sa propre logique. Les deux années qui séparent la publication des deux versions, initiale et définitive, de la PADS, constituent une période intense de production de discours d'ordres différents, politiques, techniques, journalistiques, universitaires. La publicisation du projet, au travers de la controverse qu'il suscite, contribue à le faire advenir, à l'imposer à tous. Elle mobilise l'ensemble des pouvoirs de la ville, les faisant converger vers son ambition dont les attendus se transforment au prisme des enjeux de chacun, cette coalition des acteurs et des intérêts lui donnant consistance, au risque d'occulter d'autres préoccupations majeures portées par des voix moins audibles dans la sphère politico-économique. Si elle domine le *Métroplan*, qui planifie la poursuite du desserrement de la cité dans les villes nouvelles, la question du logement semble ignorer la dimension sociale, en dépit des programmes massifs envisagés. L'image promue par la PADS d'une ville hypermobile, prend le dessus sur la réalité plus contrastée de la métropole hongkongaise.

La création d'un territoire

Pendant que les politiques occupent la scène, se monte le théâtre des opérations avec l'entrée en scène des concepteurs et des bâtisseurs, et un

⁵³⁰ Hong Kong Government Planning, Environment and Lands Branch Strategic Planning Unit, *Metroplan, The selected strategy*, Septembre 1991. Pour accompagner ce redéploiement, le plan attribue aux sites ouverts à l'urbanisation par les nouvelles lignes de transport en commun, une réglementation différenciée en matière de densité de construction et de mixité des fonctions, calibrée en fonction de la distance des nouvelles opérations urbaines aux gares. Trois zones de densité sont établies en fonction de la distance à la station de métro. A propos du Metroplan, lire de Vincent Fouchier, « Hong Kong, comment gérer les fortes densités ? », *Perspectives chinoises*, n°13-14, 1993, pp.56-66.

⁵³¹ *Territorial Development Strategy Review foundation report, executive summary*, Juillet 1993, p.5, Source HKUL.

deuxième acte spectaculaire qui s'engage dès 1992, celui de la création du sol de l'aéroport⁵³². "Arriver à Chek Lap Kok, c'était un peu comme débarquer dans un désert où vous colonisez un territoire pour le façonner selon vos besoins⁵³³." En écho à ses souvenirs, le directeur des travaux de l'autorité aéroportuaire provisoire souligne le caractère pionnier du chantier de l'aéroport dont la conception architecturale est confiée à l'architecte britannique Norman Foster⁵³⁴. Nombre d'intervenants maîtres d'œuvre, bureaux d'études et conseils financiers, seront d'ailleurs issus de l'ancienne puissance coloniale.

L'île de Chek Lap Kok est arasée, agrandie et réunie à l'îlot montagneux de Lam Chau, également arasé, l'ensemble représentant un territoire de 1 250 hectares, soit quatre fois la superficie originelle de l'île. La terre servant au remblaiement est récupérée de la destruction des reliefs et consolidée par le dragage des fonds marins. D'autres travaux d'envergure s'engagent parallèlement, conformément au programme édicté par le gouvernement. Trois nouvelles autoroutes sont construites ainsi qu'un tunnel d'une longueur d'un mile passant sous le port. Deux ponts suspendus et un viaduc, tous trois ferroviaire et routier, sont édifiés permettant sur une distance de 2 200 mètres, le franchissement de la baie dans sa partie ouest, matérialisant ce que d'aucuns nommeront le « Lantau Link » (ou « Missing link »). [10]

« The world of Chek Lap Kok » : les superlatifs sont nombreux à souligner la dimension titanesque du chantier aéroportuaire, qualifié de plus grand au monde. A commencer par l'arasement des montagnes et les terrassements qui charrient des volumes impressionnants de matière : « 347 millions de mètres cubes de matières transportées : 400 000 mètres cubes de pierre, sable, boue chaque jour », avec ce chiffre de dix tonnes de matière par seconde au point le plus intense du chantier qui sera cité à plusieurs reprises. « Les statistiques sont impressionnantes et traduisent l'ampleur de ce qui a été accompli de manière incroyable⁵³⁵ ». Des parallèles dimensionnels sont brandis, pour tenter de ramener l'échelle de la réalisation à des références connues. « A un

⁵³² La capacité de l'aéroport est planifiée à 37 millions de passagers annuels à son ouverture, 87 millions de passagers à terme. Le trafic de l'aéroport en 2015 était de 68 millions de passagers.

⁵³³ *Vision to reality, op.cit.*, 1998, p.123

⁵³⁴ Foster est aussi l'auteur de l'aéroport de Stansted à Londres et du siège hongkongais de la *Hong Kong and Shanghai Bank of China*, achevé en 1985 et devenu l'un des fleurons architecturaux de la ville.

⁵³⁵ *The New Hong Kong international airport*, 1998, Special issue, China Trend Building Press, p.7. Le chiffre de dix tonnes par seconde est repris dans les éditions de *Newsweek* et de *South China Morning Post Asia Magazine* qui consacrent leurs unes respectives à l'ouverture de l'aéroport. Voir aussi les références suivantes, appartenant à la littérature de l'ingénierie: « MTRC, Charting new territory », in *The New Airport at Chek Lap Kok, Construction Review*, China Trend Building Press, 1997; *15 most outstanding projects in HK, Civil works, buildings, infrastructures*, China Trend Building Press, 1998.

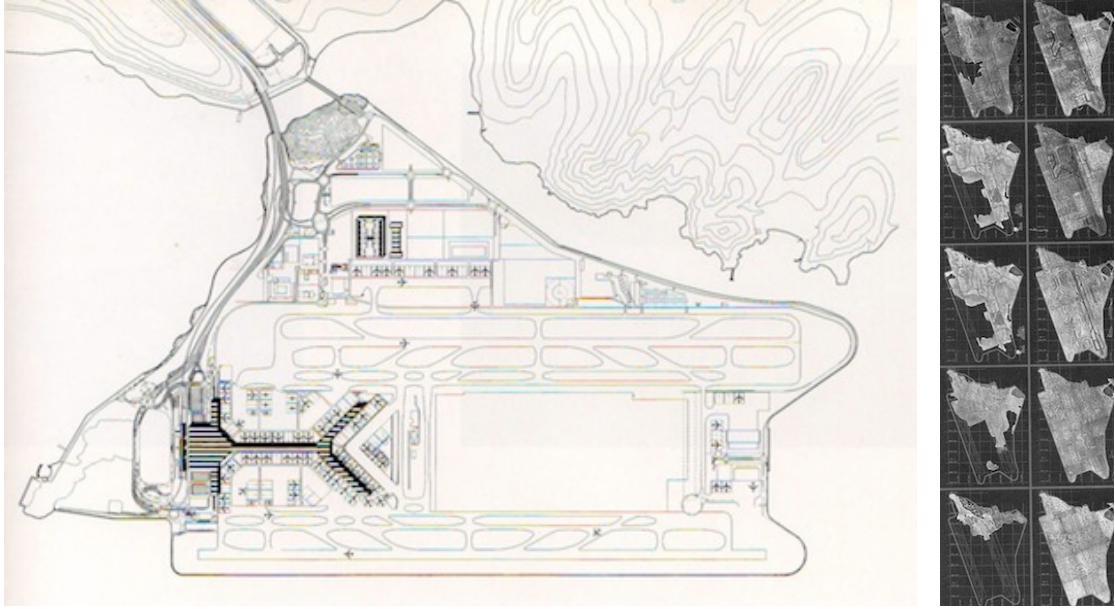


Fig 10 : Plan et vues aériennes du chantier du nouvel aéroport
Source *Vision to reality, op.cit.*, 1998 (p. 89 pour le montage illustrant la progression du sol de l'aéroport)

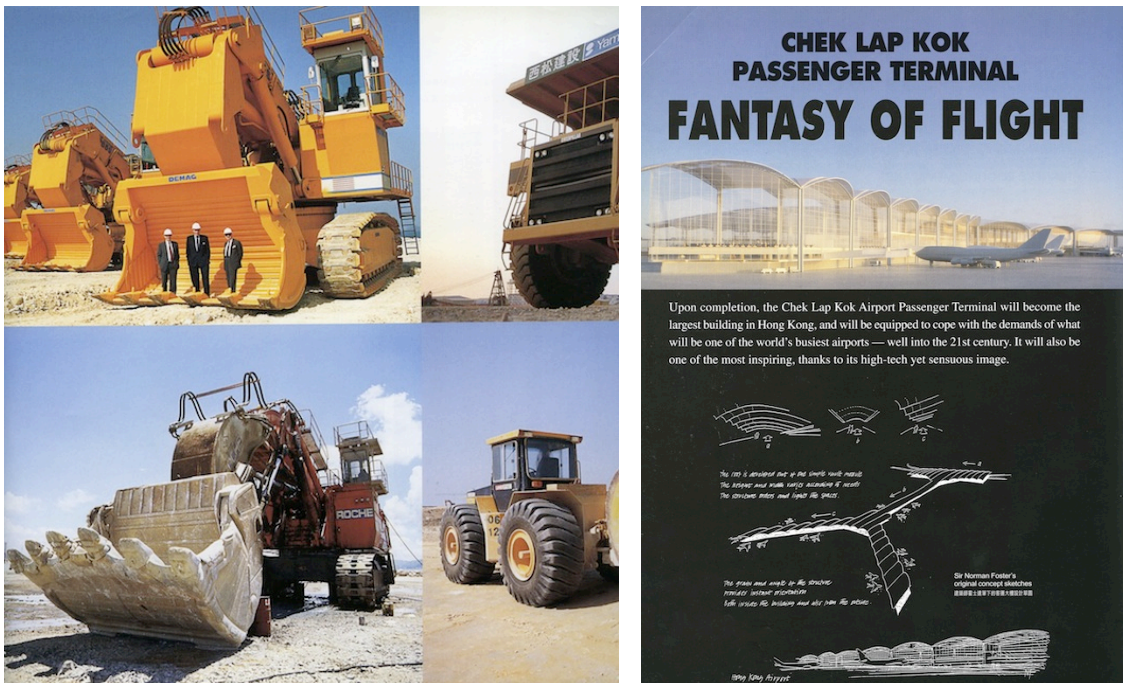


Fig 11 : A gauche, extraits de *Vision to reality, op.cit.*, 1998 (p.99) ; A droite, extrait de « The new airport at Hong Kong », *Construction review*, 1997, p.58 ; Source HKUL

moment donné, les travaux maritimes consistaient à déplacer l'équivalent d'un Empire State Building tous les cinq ans », souligne le magazine américain *Newsweek*⁵³⁶. Les métaphores redoublent le caractère extraordinaire de l'entreprise: « Le chantier de l'aéroport de Chek Lap Kok, le plus grand projet de construction au monde, a débuté en déplaçant une montagne. Depuis lors, l'autorité aéroportuaire a pulvérisé les records à un rythme soutenu. L'aérogare sera la plus grande au monde, qui a mobilisé un total de treize millions de jours/homme⁵³⁷.»

Le montant financier pharamineux du chantier de l'*Airport Core Programme* est souvent rappelé pour signaler un autre exploit : tous les projets ont été achevés dans les temps et les budgets impartis. Le récit du chantier est raconté à la manière d'une épopée technique, humaine, logistique. Trente-six mois de travaux ont suffi pour achever le terminal aéroportuaire, dont la superficie est comparée à celle de trente-cinq terrains de football, huit fois plus grande que celle de Kai Tak⁵³⁸. L'aérogare constitue l'un des plus grands bâtiments au monde. Le chantier lui-même est comparé à une ville, immense ruche qui réunit à son moment le plus fort, près de vingt-mille personnes, et dont le panel de nationalités présentes l'apparente à une « Babel en construction »⁵³⁹. [11]

La création du territoire de l'aéroport s'accompagne de la construction de l'*Airport Express Line* qui dessert la cité hongkongaise en plusieurs lieux, à Central sur l'île de Hong Kong et Kowloon sur la péninsule chinoise, là où seront édifiés deux hubs de transport qui accueilleront chacun une aérogare *In town*. Celle-ci doit permettre aux passagers aériens quittant la ville d'accomplir toutes les formalités d'enregistrement avant de rejoindre la plateforme aéroportuaire pour embarquer dans leur avion, les bagages enregistrés en ville étant acheminés dans l'un des wagons réservés du train de l'*Airport Express Line* à destination de l'aéroport. Selon les autorités, près de la moitié des passagers aériens devraient emprunter cette ligne de métro qui

⁵³⁶ Dorinda Elliot, "Hard times in Hong Kong a year after the handover: a bright new airport and a stalled economy", *Newsweek*, 13 juillet 1998, p.13.

⁵³⁷ Mark Graham, « Chek Lap Kok: Touchdown in Hong Kong », *South China Morning Post, Asia Magazine*, 15-17 may 1998, pp.9-12. A Hong Kong comme en d'autres villes, le recours aux superlatifs traverse l'histoire des discours sur la ville aérienne, marqués par l'imaginaire de la transcendance. Ainsi, lors de la modernisation de l'aéroport de Kai Tak à l'ère du Jet Age (la nouvelle aérogare ouvre le 12 septembre 1958), les autorités avaient déjà eu recours aux commentaires superlatifs : « La construction de la piste s'est traduite par la réalisation de 3 miles et demi de côtes maritimes et le déplacement de vingt millions de tonnes de matériaux par dragage et arasement de collines. Plus de 3000 travailleurs ont travaillé quotidiennement sur ces chantiers. », « Hong Kong's airport », in *Hong Kong Airport, op.cit.*, p.42.

⁵³⁸ « Chek Lap Kok: Touchdown in Hong Kong », *op.cit.*, p.11.

⁵³⁹ *Vision to reality, op.cit.*, p.127. Chek Lap Kok figure alors le deuxième plus grand bâtiment au monde après l'aérogare du Kansai conçue par Renzo Piano.

s'étendrait sur les trente-quatre kilomètres séparant l'aéroport de l'hypercentre, « à vingt-trois minutes » seulement⁵⁴⁰.

Les projets d'aérogares *In town* ne suscitent pas d'emblée les faveurs des compagnies aériennes (à commencer par la compagnie aérienne hongkongaise Cathay Pacific), peu enclines à porter le projet du fait des complications qu'il soulève en termes d'opérations. S'appuyant sur l'expérience des accès urbains aux aéroports londoniens (et notamment celle du Stansted Express), des consultants de British Airports Services Limited (sollicités par la direction de l'Aviation Civile) soulignent les intérêts et les risques qu'une telle entreprise ferait courir⁵⁴¹. Si l'existence d'une ligne ferroviaire de haute qualité paraît absolument nécessaire au fonctionnement d'un aéroport de cette taille, le seul argument viable en faveur du projet de terminal *In town* serait de l'ordre de l'image que véhiculerait cette installation, ces facilités certes innovantes n'étant finalement réservées que pour une catégorie réduite de passagers qui ne peut à elle seule justifier l'investissement (« high yield or special category passengers »). Pour fonctionner à minima, ce dispositif devrait par ailleurs bénéficier d'une grande visibilité (« needs strong media advertising »). L'*urbanisation* du projet par l'agrégation de programmes commerciaux, hôteliers, tertiaires et même résidentiels, permettrait enfin de mutualiser les risques, tout en publicisant le service aéroportuaire qui y serait délivré.

Le porteur de ce projet est la MTRC, la compagnie de métro gouvernementale. Depuis sa fondation en 1979, l'entreprise a constitué un lieu d'intermédiation entre le gouvernement et les groupes immobiliers privés, fonctionnant sous une obligation de rentabilité⁵⁴². Concessionnaire des sols destinés aux futures lignes et à leurs gares, elle compense son déficit d'exploitation par la revente

⁵⁴⁰ Cité in *The Airport Core Programme: 10 Projects that Changed the Shape and Size of Hong Kong*. Hong Kong Information Services Department, 1999. L'*Airport Express Line* ne sera finalement utilisée que par 15% des passagers. Source Max Hirsh, *Airport Urbanism, Infrastructures and mobility in Asia*, Minesota Press, 2016, p.4. « Un service complet, rapide, fiable et offrant un grand confort. Le temps de trajet de Central à l'aérogare ne prend que 23 minutes, ce qui rapproche encore le nouvel aéroport des parties centrales de l'île de Hong Kong et de Central, contribuant ainsi au succès du nouvel aéroport » in « MTRC Airport Railway », 1993, p.5, Source HKUL. Cette ligne est doublée d'une ligne destinée aux commutants, la *Tung Chung Line*, qui dessert la ville nouvelle de Tung Chung, neuvième de l'archipel en construction à proximité de l'aéroport, destinée en partie à accueillir le personnel de l'aéroport et dont la population est estimée à 200 000 habitants. Cette deuxième ligne ne dessert pas l'aéroport. Un embranchement la raccorde à un futur parc d'attractions Disney.

⁵⁴¹ British Airports Services Limited, "Chek Lap Kok and Western Harbour Airports Sites In Town terminal and rail strategies, an Overview", Avril 1989, source Hong Kong Central Library.

⁵⁴² Comme l'Airport Authority, la MTRC n'a jamais bénéficié de subventions régulières et a dû rechercher elle-même les sources de son financement. Source Guillaume Blandeau, « Du Rail & Property au régime de concession : Transformations du modèle économique de la Mass Transit Railway Corporation au prisme des évolutions de la gouvernance Hongkongaise », Mémoire de Master 1 d'urbanisme, Université Paris I Sorbonne (sous la direction Natacha Aveline), 2016.

des droits à bâtir, la croissance de son patrimoine foncier et immobilier lui garantissant un équilibre bénéficiaire. Les politiques urbaines qui ont fait du rail l'un des moteurs d'urbanisation principaux, lui ont aussi permis de prendre une place conséquente dans la coalition de croissance générée par la métropole.

Pour la réalisation de l'*Airport Express Line*, la MTRC se voit confier les terrains nécessaires par l'Etat qui les lui concède à des conditions avantageuses, sans les vendre aux enchères⁵⁴³. L'autofinancement de la ligne est assuré grâce au principe de densification autour des gares édicté par le *Metroplan*, qui va permettre à la compagnie de réaliser, en contractualisant avec des promoteurs, des ensembles urbains de grande ampleur⁵⁴⁴. La rente ainsi produite par les bureaux et centres commerciaux réalisés, procure à l'opérateur des recettes financières tout en favorisant la fréquentation de la ligne. Ce projet permet à la MTRC d'accroître encore son réseau et de consolider son patrimoine immobilier, l'opérateur devenant en l'espace d'une décennie, le principal aménageur de la cité⁵⁴⁵. [12]

Contingentes à ce projet, d'autres réticences, probablement plus profondes, cristallisent une nouvelle controverse autour du futur de la baie. La superficie des *claims*, ces extensions sur la mer qu'a planifiées le *Metroplan* et que réalisent les travaux programmés par l'*Airport Core Programme*, fait l'objet d'un vif débat opposant ceux qui comptaient profiter du sol gagné sur la mer pour dégager de nouvelles ressources foncières, à ceux qui entendent sauvegarder le patrimoine urbain et naturel de la baie, depuis son Waterfront jusqu'au milieu marin. Avec la réutilisation des terrains libérés par l'ancien aéroport Kai Tak dont il est proposé d'étendre la surface, c'est plus d'un millier d'hectares de sol que les autorités envisagent de créer, constituant un trésor foncier d'autant plus rentable qu'il serait bien desservi par les nouveaux réseaux de métro. Ce projet rencontre l'opposition farouche de citoyens qui se mobilisent au travers d'une campagne « Save our harbour » portée par la *Society for the Protection of the Harbour (SPH)* qui se crée en 1995, relayée par des associations professionnelles d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs,

⁵⁴³ L'Etat avance par ailleurs les fonds pour réaliser l'infrastructure, fonds que la MTRC remboursera plus tard.

⁵⁴⁴ *Vision to reality, op.cit.*, p.73.

⁵⁴⁵ Source « MTRC, Charting new territory », *op.cit.*, pp.44-107. A propos du rôle de la MTRC comme aménageur urbain, lire de Corinne Tiry, « Hong Kong, un avenir urbain modelé par les transports ferroviaires », *Perspectives chinoises*, n°78, juillet-août 2003, en ligne sur <https://perspectiveschinoises.revues.org/154>. Et de Alfred Yeung, « Railway and property planning, a marriage of convenience », in Map Office (eds), *Hong Kong Lab 1*, Map Book Publishers, 2002, pp.184-195. En 2011, MTR disposait d'un patrimoine immobilier de 750 000 m² d'espaces commerciaux et tertiaires, 80 000 logements, 12 shopping malls, 5 tours de bureaux. Source *Moving Experience, op.cit.*, p.97.

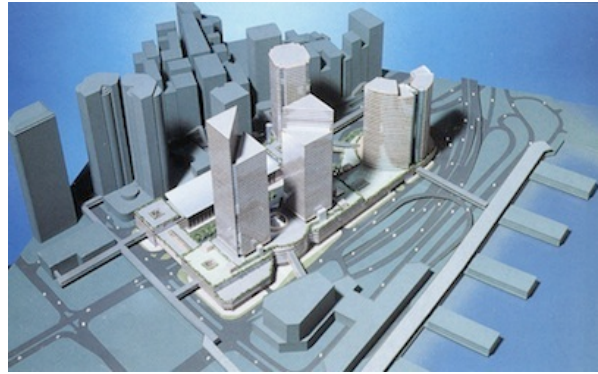
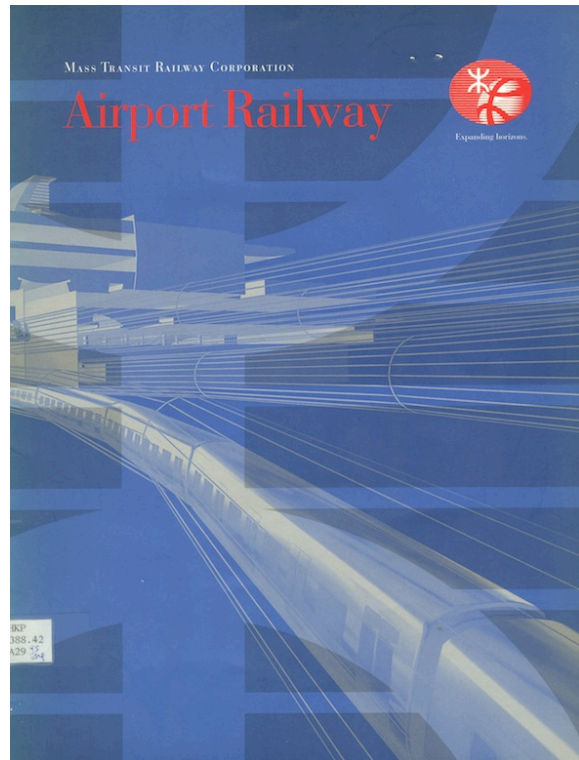


Fig 12: MTRC, Airport Railway, Plaquettes de présentation du projet, 1993, 1995 ; Airport express et Tung Chung Lines, Programmes urbains et immobiliers, 1995. Source HKUL

ainsi que des universitaires⁵⁴⁶. Aux yeux des contestataires, la baie constitue un bien commun de la ville que nul ne peut aliéner. Ciblant des méthodes d'urbanisme « outdated », la critique porte sur le risque important de réduction de l'emprise de la baie (comparée à une largeur inférieure à celle de la Tamise), ainsi que sur les modalités selon lesquelles sont élaborés les projets, sans aucun processus participatif ni consultation des experts de la profession.

Emmené par Christine Loh, une militante engagée (qui sera élue députée en 1998), brandissant le slogan « Let's protect our harbour. NO more reclamation », le mouvement recueille 170 000 signatures avec un premier succès obtenu en 1996, lorsque la SPH fait reculer le gouvernement sur un projet de poldérisation de 190 hectares auquel il renonce. Largement soutenu par la population, un projet de loi (*The Protection of the Harbour Ordinance*) visant à protéger le port, est adopté par le LegCo en 1997. Tandis que se réalisent les travaux d'infrastructure au large de Chek Lap Kok, les campagnes se poursuivent, menées tambour battant. Elles s'achèvent en 1998 sur un retrait des projets initiaux en faveur de propositions plus mesurées qui toutefois restent encore très ambitieuses. [13] Malgré la course contre la montre engagée avec le gouvernement qui avance irrémédiablement sur ses projets, les opposants saluent la décision :

« Nous avons pu observer que le gouvernement a modifié profondément sa position au cours de l'année écoulée. [...] Il est toutefois inquiétant de constater que, sans la campagne de mobilisation "Save our Harbour", Hong Kong aurait perdu son port. L'impératif de la lutte que nous avons dû mener pour préserver le site de Victoria Harbour a mis en évidence une faille fondamentale du système actuel de planification stratégique⁵⁴⁷. »

La cristallisation de *l'Airport Core Program*, réalisé dans un moment d'accélération des décisions et des projets, a fait monter sur la scène hongkongaise des coalitions (l'Airport Authority, les groupes immobiliers, la MTRC) et des oppositions (la SPH et les militants), configurant un théâtre de polémiques et de controverses qui vont médiatiser les revendications d'une planification plus collaborative, impliquant la participation active des citoyens dans les processus d'urbanisme et promouvant la réduction des projets de réclamations et de routes en faveur d'une augmentation des parcs et des espaces publics. En guise de manifeste citoyen, Christine Loh a publié le 3 octobre 1994 une « Alternative Policy Address », appelant à un

⁵⁴⁶ Christine Loh, « The Once and Future Victoria Harbour Saved from the Brink », in « Hong Kong: defining the edge », *Harvard Design School*, 2001, pp.71-77.

⁵⁴⁷ Society for the Protection of the Harbour, Letter to the *South China Morning Post*, 18 septembre 1999, citée in Christine Loh, *Ibid*, p.71. Lire aussi de Mee Kam Ng et Alison Crook, "Reclamation: an urban development strategy under fire", *Land Use Policy*, Vol 14, n°1, 1997 pp.5-23.

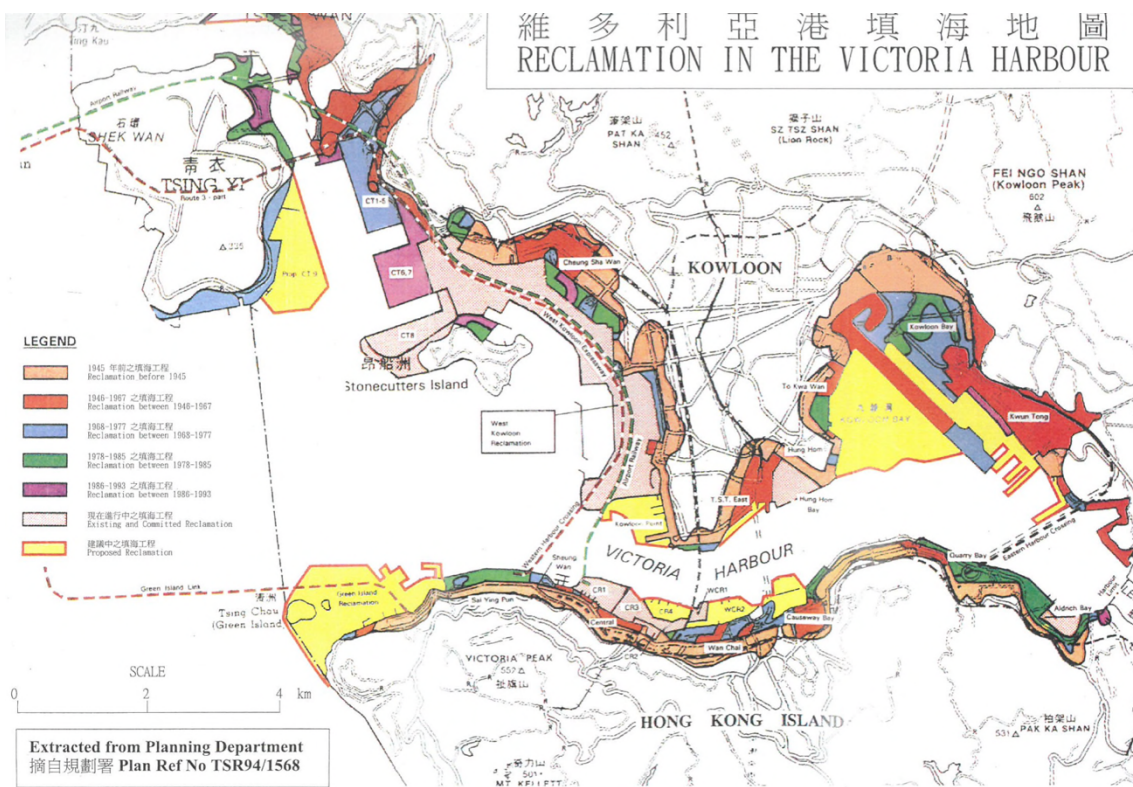
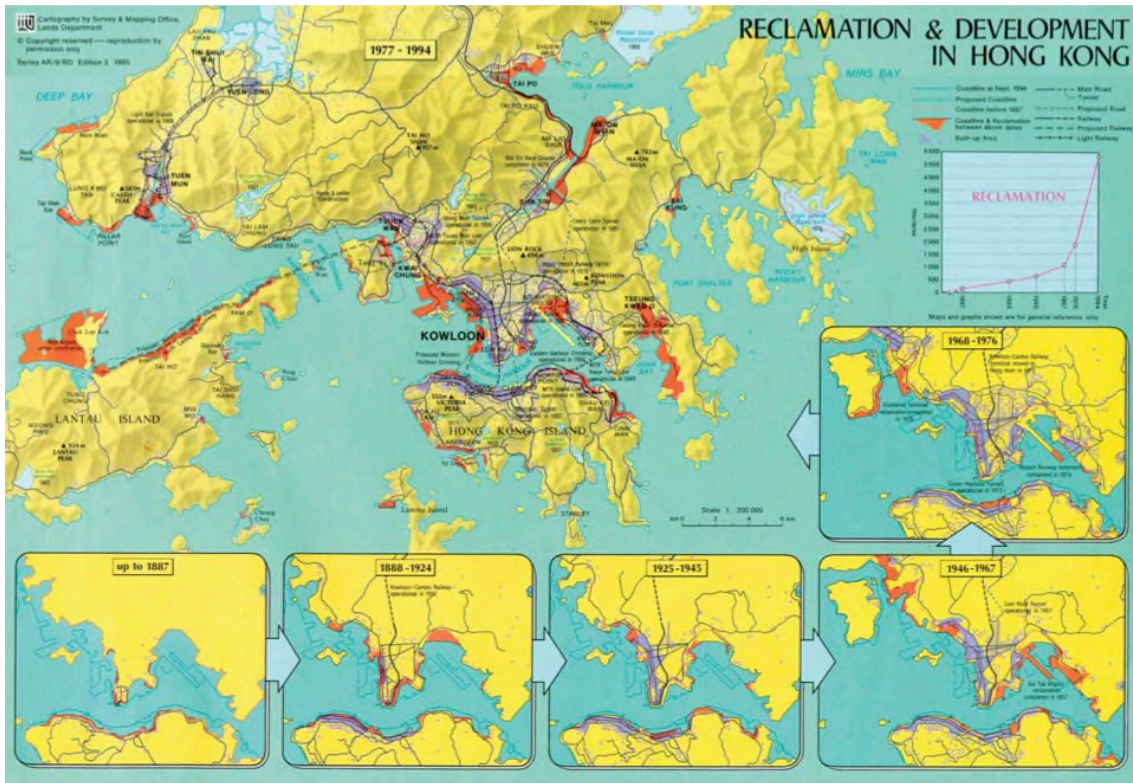


Fig 13.1 : Les Claims métropolitains et la controverse, 1993-1998
 En haut, l'évolution des terrains gagnés sur la mer, "Reclamation and development in Hong Kong from 1887 to 1994", Source Surveying and Mapping Office, Lands Department, HKSAR Government, 1994; En bas, « Reclamation in the Victoria Harbour », plan localisant les terrains acquis sur la mer dans la baie centrale de Victoria, From Planning Department. Circa 1993. Source HKUL

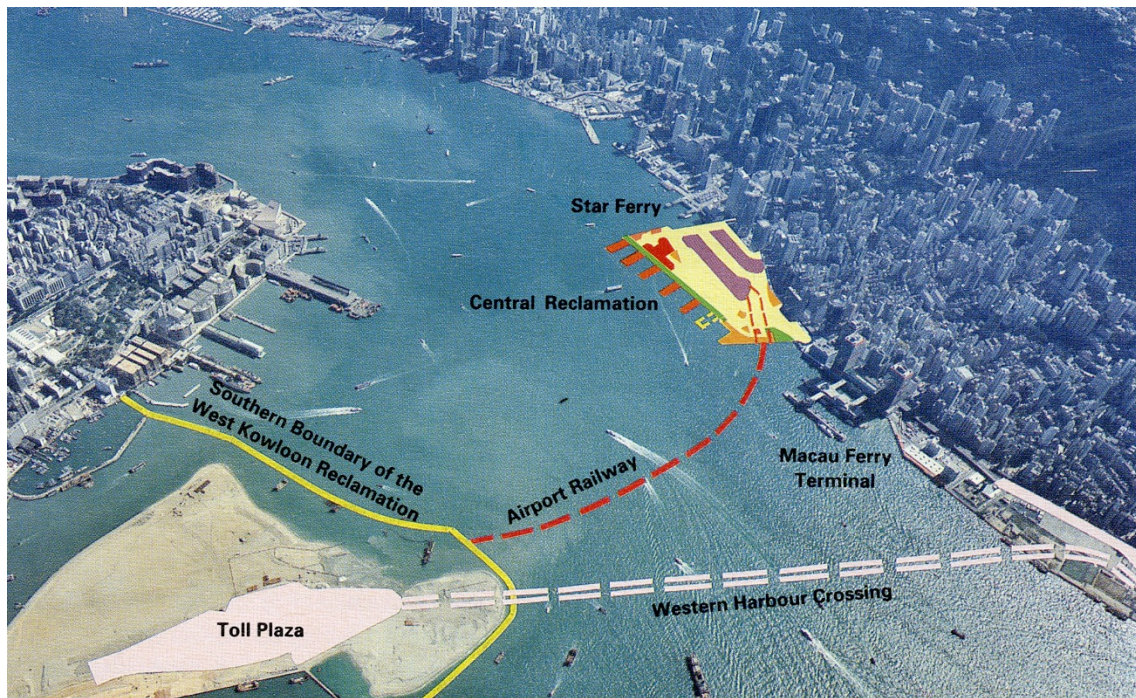


Fig 13.2: Les claims métropolitains et la controverse 1993-1998
Extraits de "Airport Core Program comes to Central and Western", 1993, Source HKUL.

interventionnisme d'Etat en faveur du débat public et d'une nouvelle politique des transports : « Un mode de gouvernement ouvert, intelligent et éclairé, devrait donner une place importante au débat public sur les questions stratégiques⁵⁴⁸. » Les nouveaux projets de tours, complexes, infrastructures, remblaiements, suscitent des oppositions croissantes qu'il faut mettre en regard des tentatives du gouvernement de briser la subversion politique, inscrites dans le contexte de plus en plus pressant d'une mainmise de la République Populaire de Chine sur la cité et d'une recolonisation de la ville cantonnaise capitaliste par le pouvoir mandarin continental.

La médiatisation de l'événement

« Aujourd'hui, si vous voulez qu'un aéroport soit une porte d'entrée pour une ville, il faut qu'il fasse événement, qu'il agisse comme un symbole et qu'il fonctionne parfaitement⁵⁴⁹. » Largement relayée par les médias, l'ouverture de l'aéroport constitue un événement historique, troisième acte retentissant qui fait écho à l'acte politique de la rétrocession qui a eu lieu un an avant, clôturant provisoirement la saga dont a fait l'objet l'aéroport dans la presse hongkongaise. Comme pour marquer symboliquement l'arrimage en ville du nouvel aéroport, c'est l'aérogare *In town* de Hong Kong qui ouvre la première, le 21 juin, à l'issue de quatre ans de travaux. Sous les auspices de la MTRC, elle bénéficie d'une inauguration fastueuse, à l'occasion de laquelle le président de la compagnie de métro réaffirme la puissance de son entreprise, devenue l'un des plus grands acteurs urbains de la ville. Le 2 juillet, c'est au tour du nouvel aéroport d'être inauguré par le président chinois, Jiang Zemin, qui a invité le président américain Bill Clinton à se joindre à lui. Les deux hommes d'Etat figurent parmi les premiers passagers à atterrir sur la piste du nouvel aéroport. « Vision has become a reality » : en présence de trois mille invités locaux et étrangers, Jiang Zemin célèbre l'événement comme l'accomplissement d'un rêve. La cérémonie d'ouverture se conclue par l'inauguration d'une exposition consacrée à « Chek Lap Kok – Past, Present, Future », ainsi qu'une série de performances artistiques⁵⁵⁰. Le 6 juillet, jour de l'ouverture officielle de l'aéroport, acte enfin la mise en service de l'*Airport Express Line*. Cette concomitance des dates n'est nullement le fruit du hasard.

⁵⁴⁸ Chaque rentrée parlementaire est ponctuée d'un discours de politique générale prononcé par le gouverneur de Hong Kong. Christine Loh, « Hong Kong : An alternative policy address », 3 octobre 1994. Lire aussi de Christine Loh, « Une société civile vivante mais entravée », *Perspectives chinoises*, n°2, 2007, pp.42-47.

⁵⁴⁹ Souligné par le directeur du projet aéroportuaire Winston Shu pour l'agence de Norman Foster, in Hong Kong Airport Authority, *Vision to Reality*, op.cit., p.73.

⁵⁵⁰ « Hong Kong International Airport, Opening Ceremony », 2 juillet 1998, Source HKUL.



Fig 14: Ouverture de l'aéroport, couverture de la plaquette de l'inauguration, juillet 1998, Source HKUL

Aux yeux des autorités, les trois ensembles doivent être mis en service conjointement pour signer l'avènement de la nouvelle infrastructure⁵⁵¹. [14]

Cet été 1998 marque un nouveau pic d'intensité de la production des discours : articles louant les prouesses de l'exploit bâtisseur, récits rétrospectifs de l'épopée, discours politiques réinscrivant l'événement dans le tournant régional que vit Hong Kong⁵⁵². « 10 projects that changed the shape and size of Hong Kong », « Vision to reality, In total harmony » : la fiction devenue réalité, les documents élaborés par l'autorité aéroportuaire font le bilan des réalisations accomplies, témoignant avec emphase de l'ampleur du programme. La coalition de croissance qui a permis cet avènement, est une nouvelle fois saluée. [15]

« Hong Kong se remodèle constamment avec une énergie considérable qui lui permet de répondre aux exigences de sa population croissante et des besoins commerciaux essentiels de la ville – commerce, finance, tourisme. Son dernier exploit [...] a modifié la géographie du territoire elle-même. [...] La conjugaison des travaux menés par l'autorité aéroportuaire, le secteur privé et le Gouvernement, a été d'une ampleur inédite. Elle a nécessité un programme cohérent de management et de pilotage, jamais vu auparavant à Hong Kong ni ailleurs dans le monde⁵⁵³. »

Derrière ce triomphe célébré par les inaugurations, la réalité est toutefois moins lisse comme l'exprime un article de *Newsweek* qui consacre sa couverture du 13 juillet à l'événement de l'ouverture en l'illustrant d'un portrait de l'un des ouvriers du chantier. « Hard times in Hong Kong after the handover ; a bright new airport and a stalled economy⁵⁵⁴ » : pendant que s'activaient les chantiers qui allaient transformer Hong Kong, la crise asiatique a frappé de plein fouet la région et les grands travaux qui s'achèvent paraissent en décalage par rapport aux difficultés économiques que vit l'archipel. Si la publicisation de l'ouverture de l'aéroport a pour objectif de faire adhérer la ville à l'événement, de donner à voir l'accomplissement de son dessein, l'image brillante du succès se brouille et la question du futur se repose, plus vive encore, alors que la donne économique a changé et que les travaux réalisés ne sauraient répondre aux incertitudes qui planent sur l'archipel. *Newsweek* ne manque pas d'opposer les deux images, celle des réalisations flamboyantes, et celle de la crise qui a brutalement frappé la région. « Pour survivre à ces temps

⁵⁵¹ Les inquiétudes sur les retards de livraison alimentent les nombreuses brèves du SMCP. No Kwai-Yan, « Opening of airport at risk from rail delay », *South China Morning Post*, 22 novembre 1997. « Airport rail link may open early », *South China Morning Post*, 23 novembre 1997, p.10.

⁵⁵² C'est aussi à partir de cette date, que vont être publiés des articles plus fouillés et plus critiques consacrés au dispositif dans son ensemble.

⁵⁵³ *Vision to reality, op.cit.*, p.31, 113.

⁵⁵⁴ Dorinda Elliot, « Hard times in Hong Kong a year after the handover: a bright new airport and a stalled economy », *op.cit.*

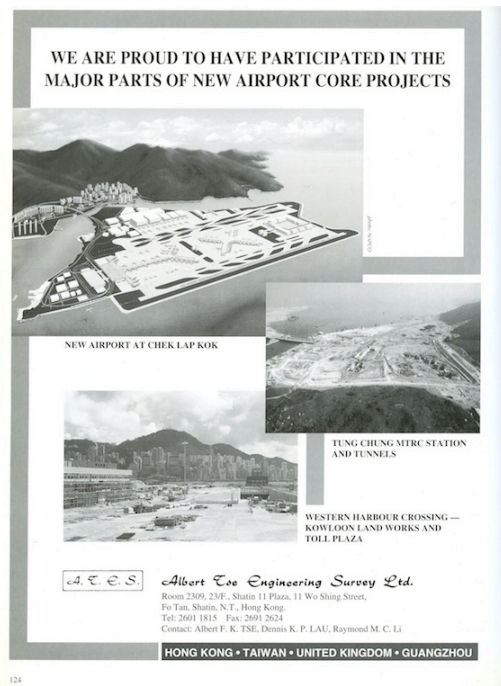
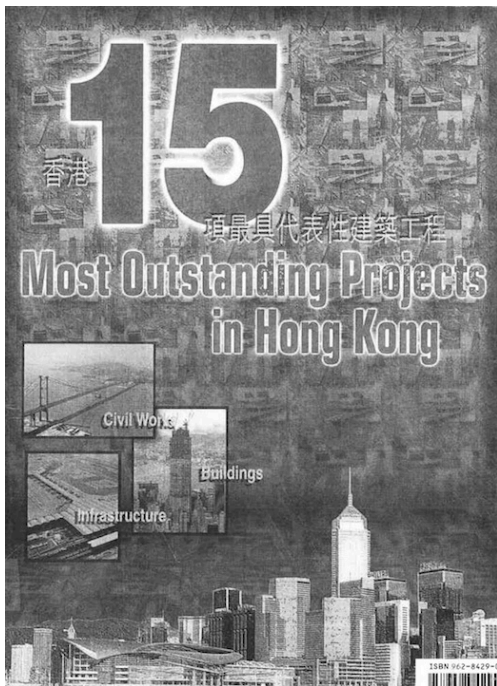
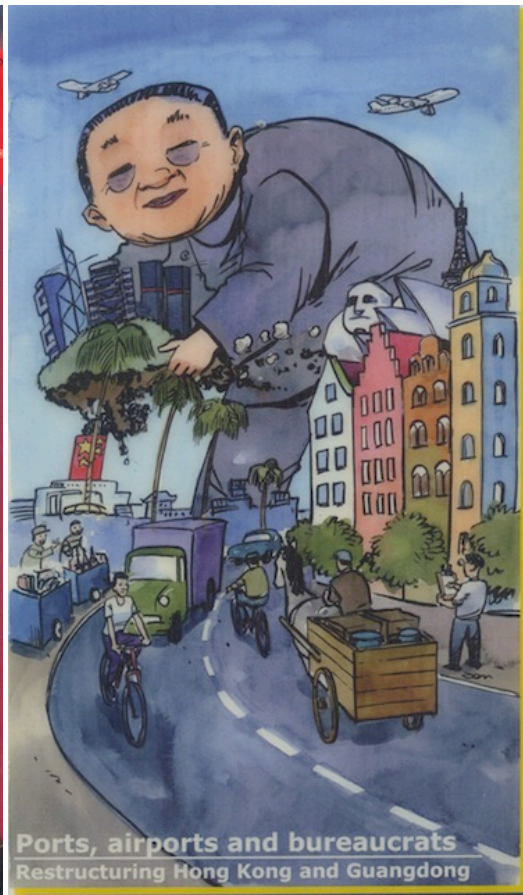


Fig 15 : Publicisations
10 projects that changed the shape and size of Hong Kong, 1998
15 most outstanding projects in Hong Kong, 1998
 Source HKU



ASIA

Hong Kong's dazzling new bridges and airport show that it is determined to remain China's main link to the world. But to survive hard times, the city will have to invent other ways to prove its worth. BY DORINDA ELLIOTT

BUILT TO LAST

HONG KONG'S NEW AIRPORT MAY BE THE ULTIMATE EXAMPLE of mind over matter. Over six years, the scrubby little island of Chek Lap Kok was blasted flat, expanded to four times its original area and transformed into a \$20 billion marvel of 21st-century design. The project suited a city that intended to make itself the hub of the Pacific Century. The world's largest trucks and earth movers reshaped the island. The world's largest fleet of dredgers dug up rock, soil, mud and marine sand at the mind-boggling rate of 10 tons per second for 31 straight months. At one point, marine operations moved the equivalent of an Empire State Building every five days. Served by new roads, railways and soaring bridges, Norman Foster's airy terminal itself seems poised to take flight when the airport opens this week. Now the city has one thing left to worry about: will enough passengers show up to justify the enormous expense?

It's a nice metaphor for all of Hong Kong: a lavish property development with every amenity that suddenly looks a bit too rich for its neighborhood. The airport's opening day, coming one year after Britain returned its gleaming colony to Chinese sovereignty, was meant to celebrate Hong Kong's future as a high-tech service center for China. These days, however, very few people have anything to celebrate, as recession and unemployment hang over the city like summer

rain clouds. "Hong Kong will definitely make it through these difficulties!" proclaimed China's President Jiang Zemin, who flew down from Beijing to preside over the anniversary ceremonies. If so, China's richest city will have to draw on its fabled survival skills. "Sure, we need to reinvent ourselves again," says Victor Fung, chairman of the territory's Trade Development Council. "But Hong Kong has repeatedly done that in the past."

What next? Trying to reinvent Hong Kong has lost its edge. For 20 years, the city grew fabulously wealthy as the only major gateway to modernizing China. Foreign investors had to be there, even as the cost of living soared. The property market came to define Hong Kong's wealth. For the past decade, real-estate prices rose so fast that even fishermen and taxi drivers got into the business of speculation. Property

Fig 16: La désillusion

Numéro spécial de *Newsweek*, Edition Asia, 13 juillet 1998 (en haut à gauche et en bas, couverture et pp.12-13) ; Couverture du dossier établi par Christine Loh, 2002 (en haut à droite). Source HKUL

difficiles, la ville devra inventer d'autres perspectives pour affirmer sa valeur⁵⁵⁵». Tandis que la modernité des infrastructures exige d'avoir le public au rendez-vous (« Y-aura-t-il suffisamment de passagers pour justifier cette énorme dépense ? »), les critiques qui avaient fusé sur le risque d'un investissement en infrastructures trop lourd et peu souple resurgissent : « Pendant des décennies, le laisser-faire du gouvernement de Hong Kong a conduit à refuser obstinément d'investir dans la technologie et la recherche. Entre-temps, les Etats concurrents de Singapour, Taiwan et la Corée du Sud, ont investi lourdement pour opérer leur transition d'une économie manufacturière à l'âge de l'information⁵⁵⁶. » Avec l'ouverture de l'aéroport, s'inaugure une période au cours de laquelle la cité va devoir digérer des échelles inédites. Le projet qui n'était jusqu'à présent qu'une fiction, se confronte au réel. [16]

La ville Narcisse : miroirs et inversions

« La moitié de la population mondiale vit littéralement à moins de cinq heures de Hong Kong. »

“The airport as a catalyst”, *Vision to reality*, 1998⁵⁵⁷

Le dispositif territorial déployé par l'*Airport Core Programme* matérialise le nouveau système d'accès de la métropole à la grande vitesse aérienne. Le changement d'échelle qu'il opère est illustré par la photographie prise en l'an 2000 par les architectes de Map Office, celle d'un grand panneau institutionnel qui masque le chantier de l'*International Finance Center (IFC)*. Situé sur l'île de Hong Kong, Ce supercomplexe immobilier doit accueillir la première aérogare *in town* de la ville. L'image saisie figure un triptyque : à gauche, une vue oblique de la maquette du nouvel aéroport ouvert deux ans auparavant ; à droite, une vue de face du futur complexe, surmonté de deux gratte-ciel qui parachèvent le *skyline* de l'île de Hong Kong ; au milieu, une vue du métro rapide flottant dans les airs entre les deux vues. « *The new Airport in Central* » : le slogan qui s'affiche traduit la double réimportation au centre de l'aéroport périphérique⁵⁵⁸. D'une part, et en dépit de son éloignement, la ligne de métro permet de rapprocher l'aéroport du centre, la distance de temps (vingt-trois minutes) ayant supplanté la distance de lieu. D'autre part, l'aérogare *in town* maintient au centre les fonctions aéroportuaires principales en ne reléguant à l'extérieur que celles qui sont incompatibles avec un environnement dense.

⁵⁵⁵ *Ibid*, p.3

⁵⁵⁶ *Ibid*, p.15

⁵⁵⁷ *Op.cit.*, p.173.

⁵⁵⁸ « Fluid machine : 23 minutes de l'aéroport », in Map Office, Laurent Guttierrez, Valérie Portefaix, *Mapping HK*, Map Book Publishers, 2000.



Fig 17 : Map Office (Laurent Guttierrez, Valérie Portefaix), « The new Airport in Central », 2000

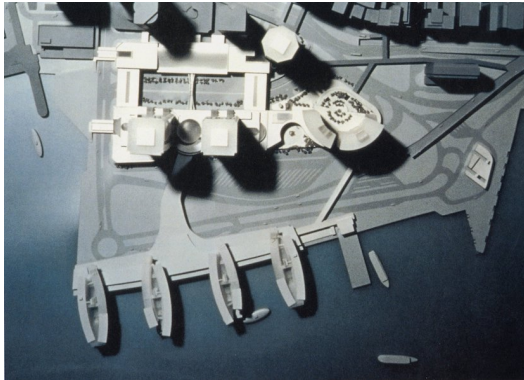
Les contours du dispositif infrastructurel sont actés autour de ses trois composantes indissociables – la plateforme *ex urbis*, la ligne de métro et l'aérogare *In town*. [17]

Micromonde versus macromonde

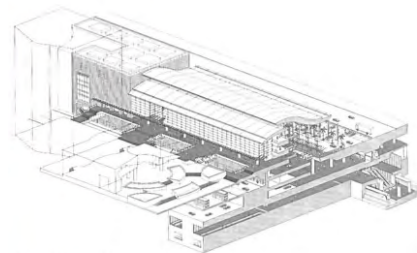
L'édification du complexe immobilier de l'*International Finance Center* témoigne d'une autre forme de distorsion des échelles. Si le choix de l'architecte Rocco Yim et du cabinet d'ingénierie britannique Ove Arup pour la maîtrise d'œuvre du projet de ligne de métro, intervient assez tôt (1992), la décision de réaliser un ensemble urbain complet ne sera prise qu'à la toute fin 1994, au terme de négociations serrées entre les gouvernements chinois et britannique. Pilotée par la MTRC, la construction du complexe est confiée à un groupe d'investisseurs et achevée en 2003, produisant, sur de nouveaux terrains créés sur la mer, un seul block d'une superficie de six hectares, constitué d'un unique bâtiment-podium de huit mètres de haut surmonté de deux tours. Intégrée au complexe, l'aérogare *In town* dispose d'une façade qui donne sur une esplanade. On y accède en voiture ou en bus grâce à une voie réservée ou en métro par le hub souterrain qui occupe les sous-sols de l'ensemble avec un mall commercial qui se prolonge dans les étages supérieurs du podium. Bâtiment-socle de l'échelle de plusieurs îlots, le podium est un dispositif constitutif de l'urbanisme hongkongais. Parc ou place, sa toiture est généralement réservée aux usagers des tours. Elle peut aussi être publique, reliée par des passerelles aux réseaux viaires de la ville et aux autres bâtiments-podiums. C'est le cas pour le complexe de l'IFC, dont le toit offre une vue imprenable sur le paysage de la baie. Un système de passerelles aériennes, la *Central Elevated Walkway*, ouverte 24 heures sur 24, relie le superblock à la canopée urbaine existante formée par les circulations piétonnes de l'île⁵⁵⁹. [18]

En dépit de sa taille agrandie qui peut accentuer son introversion, les alentours du podium sont très fréquentés. La ville a, semble-t-il, repris ses droits, digérant ce programme imposant dont la traduction spatiale a modifié la taille du *grain* qui le constitue. Le *superblock* déploie comme une pieuvre des bras piétons et ferroviaires lui permettant de se raccorder au réseau de la métropole. Depuis l'hypercentre de Hong Kong, le complexe permet d'atteindre une grande variété de destinations locales, régionales et internationales, et ce dans un environnement totalement contrôlé. Enfin, la mixité des fonctions - de l'hôtel de luxe aux bureaux, du centre commercial au

⁵⁵⁹ Corinne Tiry, « Entre hypercentre et fragment d'aéroville, Hong Kong Station, Principes de mise en œuvre d'une mutation urbaine » in Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (sous la dir. de), *La métropole des infrastructures, XXè-XXIè siècles*, Paris, Picard, 2009, pp. 153-166



cross section of complete scheme, with stage II (hotels and retail, on right – north)



dissected axonometric

Fig18 : *International Finance Center*, le premier superblock de Central qui accueille le terminal aéroportuaire *In town*. En haut à gauche, photographie de l'ensemble (N.Roseau, 2005) ; à droite, photographie des intérieurs de la gare (N.Roseau, 2017) ; Au milieu, vue de la maquette du projet et photographie de l'esplanade, source Rocco Design Limited, *The city in architecture, Recent works of Rocco Design*, 2002 ; En bas, Coupe et axonométrie sur l'esplanade et les bâtiments du superblock. Source « Station Mastery, ARUP Associates with Rocco Design Partners », *The Architectural Review*, May 1999

centre de conférences, de la station de métro à l'aérogare, de la plaza intérieure à l'esplanade maritime qui borde côté baie le podium de l'IFC - en fait un espace urbain total que le concepteur de la station de transport, Rocco Yim, décrit comme « une matrice complexe de fonctions urbaines (transport, commerce, usages publics) qui est en soi une mini-ville dans une ville⁵⁶⁰. » Concepteur issu du bureau d'ingénierie Arup, l'architecte Greg Pearce le désigne quant à lui comme un prototype cristallisant les nouvelles échelles urbaines de la ville : « On peut constater que le grain du tissu urbain de Hong Kong s'est « dissous » dans des parcelles de plus en plus grandes, les projets successifs de réclamation du port allant de pair avec l'avènement de technologies favorisant les immeubles de grande hauteur et le besoin de plateaux spacieux⁵⁶¹. » Cultivant les paradoxes, le cabinet d'ingénierie adopte une analogie domestique pour qualifier la gare de « chambre » fonctionnant comme l'un des poumons vitaux de la ville :

« A la station de Hong Kong, les architectes ont prévu une grande “chambre” dans la ville qui créerait un nouveau foyer civique pour le centre-ville. [Ils] ont choisi d'exprimer la fonction singulière du bâtiment en affirmant un contraste entre son horizontalité et la cité verticale qui l'environne. Cette grande salle de plusieurs étages qui le compose, occupe le sol de la ville et organise l'ensemble du site⁵⁶² »

En face de l'*International Finance Center*, s'érige comme une ombre projetée sur la péninsule de Kowloon, un autre superblock, West Kowloon, plus imposant encore, qui accueille la deuxième aérogare *In town* et dont la forme et l'échelle agrandissent encore la typologie introduite par l'IFC. Achievé en 2010, déployé sur une superficie de quatorze hectares, l'ensemble, dénommé *International Commerce Center*, compose un bâtiment-podium de dix-huit mètres de haut coiffé d'une dalle surplombée de seize tours de logements, hôtels et bureaux, sur laquelle sont aménagés espaces extérieurs, jardins et plans d'eau. La plus haute tour dépasse celle de IFC qui s'élève en face sur l'île de Hong Kong, formant avec elle les deux colonnes d'une porte imaginaire qui cadre l'entrée de la baie. [19.1+2]

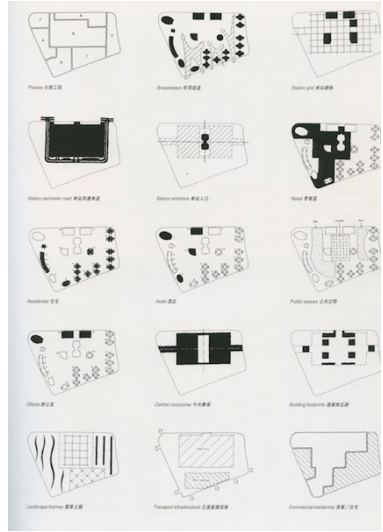
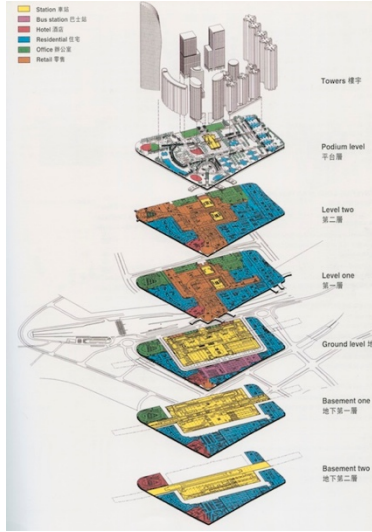
Conçue par l'agence britannique Terry Farrell Partners⁵⁶³ et réalisée par la MTRC, l'opération défie les records de construction atteints jusqu'à présent

⁵⁶⁰ Rocco Design Limited, « Hong Kong Station and Development » in *The City in architecture, Recent works of Rocco Design*, Images Publishing, 2002, pp.120-137.

⁵⁶¹ « Hong Kong station: Bringing the airport in the city », *Arup, Hong Kong Station*, Edition Axel Menges, 2001, p.6.

⁵⁶² *Ibid*, p.10.

⁵⁶³ L'agence britannique de Terry Farrell a créé son bureau de Hong Kong en 1991. Elle y a développé pas moins d'une vingtaine de très grands projets réalisant des quartiers entiers et des infrastructures de grande échelle. Terry Farrell est l'auteur du Peak Tower, un autre landmark du paysage de Hong Kong.



not organic
- flower like
a big Lily on
the harbour water



Fig 19.1: *International Commerce Center, l'alter ego de Kowloon* (Conception Terry Farrell)
En haut, coupe perspective axonométrie et plans du superblock ; En bas, vues du chantier et de l'ensemble
Extraits de *Kowloon Transport Supercity*, 1998 ; *MTRC, Moving Experience*, 2011

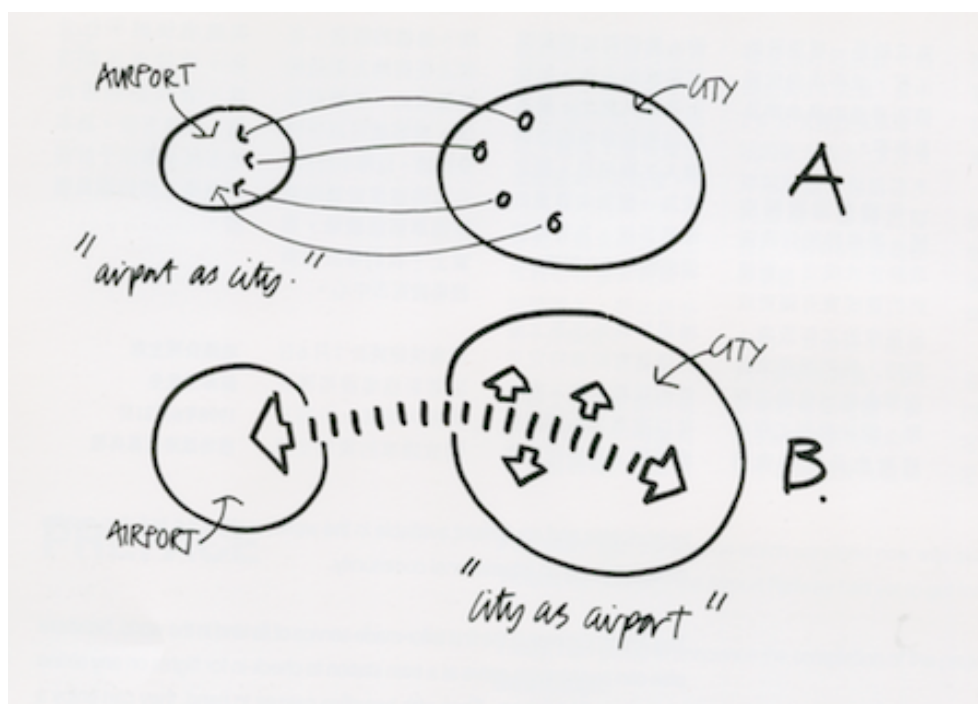
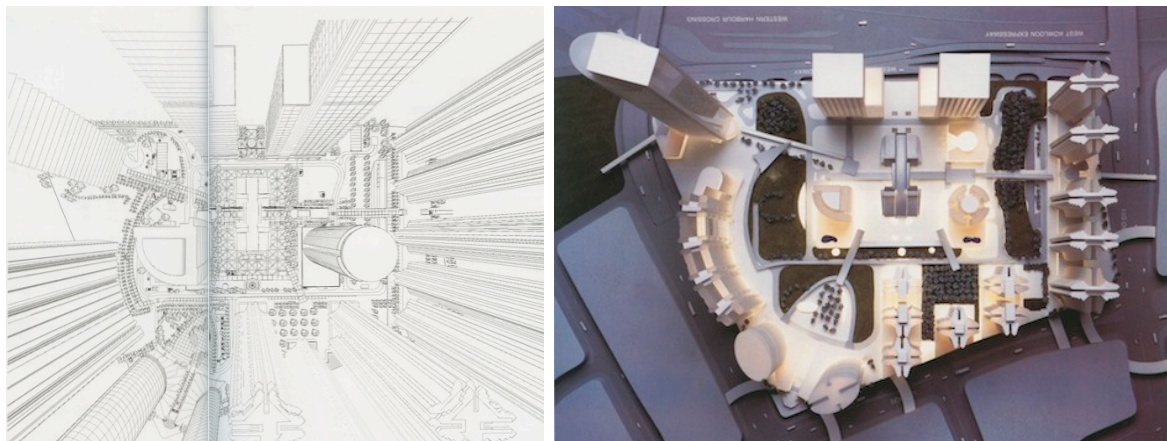


Fig 19.2: *International Commerce Center*, l'alter ego de Kowloon (Conception Terry Farrell)
 En haut, vues plongeantes des plan et maquette ; en bas, « Airport as city », « City as airport », dessin de Norman Foster republié par Terry Farrell dans son ouvrage, *Extraits de Terry Farrell, Kowloon Transport Supercity*, 1998.

dans l'archipel. Plus grand projet de création de sol jamais réalisé à Hong Kong, le terrain sur lequel elle s'édifie « [augmente] la taille de la péninsule de Kowloon d'environ un tiers, soit suffisamment de terrain pour réaliser 700 terrains de football⁵⁶⁴ ». Certes réduite suite à la campagne de mobilisation engagée en faveur d'extensions plus raisonnables, elle n'en demeure pas moins pharaonique, la compagnie MTRC avouant qu'elle n'est pas sûre de revoir cette échelle de développement⁵⁶⁵. Le long du superbloc passe une autoroute de deux fois six voies qui relie l'aéroport et l'île de Lantau à la ville. Au-delà devraient se réaliser côté baie, un parc, des quartiers résidentiels et un ensemble de musées. Sur le papier, les investisseurs ciblent une clientèle aisée et internationale, attirée par le luxe des programmes commerciaux et récréatifs. La dimension multiprogrammatique est également mise en avant, sans parvenir toutefois à effacer l'importante segmentation spatiale et fonctionnelle que produit le plan d'ensemble. Les lotissements sont d'accès restreint comme le *superblock*, dont les étages sont pour partie privatisés. L'autoroute XXL, même franchie en hauteur par une large passerelle, forme une puissante coupure physique et sonore.

A l'intérieur du complexe de West Kowloon, le hub de transports qui accueille l'aérogare *In town* se déploie sur une surface de 220 000 mètres carrés, l'équivalent d'une grande aérogare dont les codes et les fonctions sont à son image. La signalétique donne le ton : « departure », « arrivals », « transfer », « city links ». La maîtrise d'œuvre est particulièrement active sur le front de la rhétorique. *Transport Super City* : c'est le titre de l'ouvrage que publie l'agence Farrell à l'occasion de l'inauguration de l'*Airport Express Line*. Sa préface est signée du président de la MTRC qui énonce, faisant écho au slogan « The new Airport in Central » déployé pour valoriser l'IFC : « In effect, we have brought our new airport back to the city ». Entendant « urbaniser l'aéroport », Farrell enchaîne non sans ambiguïté, empruntant à Norman Foster son petit diagramme qui figure le passage de « Airport as city » vers « City as airport », indiquant par là que c'est désormais la ville entière, incarnée dans le complexe, qui est devenue un terminal aéroportuaire⁵⁶⁶. Plus tard, empruntant l'image de l'autosuffisance et de l'insularité, Farrell prophétisera que la mégastructure a transformé la « nature » de la ville : « Sur cette « île » autosuffisante, vous pouvez y vivre sans qu'il soit nécessaire de la quitter⁵⁶⁷ ».

⁵⁶⁴ *Airport Core Program projects in West Kowloon*, 1993, p.3, Source HKUL.

⁵⁶⁵ *Moving Experience*, op.cit., p.97.

⁵⁶⁶ Steven Smith, Terry Farrell and Partners, *Kowloon Transport Super City*, Hong Kong: Pace Publishing limited, 112p., 1998, pp.7, 8. <https://issuu.com/beisistudio/docs/kowloon-transportsupercity>. Et de Kenneth Powell, *La ville de demain*, Paris, Seuil, 2000, pp.156-157.

⁵⁶⁷ *UK>HK, Farrells place making, from London to Hong Kong and beyond*, Hong Kong, MCCM Creation, 2008, p.16.

Le superbloc de West Kowloon marque encore un changement d'échelle dans le déploiement de la métastructure urbaine générée par la refonte du dispositif aéroportuaire, amplifiée par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en provenance de la Chine continentale (début 2019). Cette transformation s'incarne fonctionnellement, territorialement, symboliquement : dans les liens étroits que nouent l'aéroport exurbis, la ligne de métro express et les aérogares intown ; dans ceux qui seront noués entre cette proue de la ville et le continent chinois ; dans la naissance de superblocs autonomes, « villes dans la ville » ; dans les liens à la fois inexorables et contraires que nouent l'IFC hongkongais et l'ICC kowloonais, entre la cité et la Chine avec ces deux podiums qui se répondent et forment un condensé de la personnalité double de la ville. Dans le même temps où l'aéroport devient métastructure, le superbloc se transforme en infrastructure, l'un et l'autre s'inversant dans leurs significations territoriales⁵⁶⁸. [19.3]

La référence aux métabolistes japonais, auxquels ont fréquemment recours les chercheurs et les maîtres d'œuvre qui travaillent sur l'architecture et le paysage de Hong Kong, constitue à ce titre un détour essentiel pour comprendre ce qui est en jeu dans la manipulation physique de la ville. Explorant le Tôkyô en forte croissance des années 1960, Arata Isozaki (*City in the air*), Fumihiko Maki, Kenzo Tange (*Tokyo Bay Project*), avaient saisi le potentiel des mégastructures que Maki définissait ainsi : « Une grande structure au sein de laquelle toutes les fonctions d'une ville ou d'une partie d'une ville sont logées. Désormais rendue possible par la technologie actuelle, [la mégastructure] constitue une caractéristique anthropique (man-made) du paysage, comme les collines sur lesquelles les villes italiennes ont été construites⁵⁶⁹. » Ce à quoi faisait écho Rem Koolhaas lorsqu'il analysait à propos de New York, la « culture de la congestion » à l'origine de ces émergences d'une autre échelle : « Les extérieurs et les intérieurs de telles structures appartiennent à des architectures de nature différente. La première

⁵⁶⁸ Lire à propos de ces supervlocks compris comme "glo-cal bypass", de Jonathan D. Solomon, "It makes a village: Hong Kong's Podium shopping malls as global villages" in Bracken Gregory (Eds), *Aspects of urbanization in China, Shanghai, Hong Kong, Guangzhou*, Amsterdam University Press, 2012, pp.165-181. Voir aussi Adam Frampton, Jonathan D. Solomon, Clara Wong, *Cities without Ground, A Hong Kong Guidebook*, Berkeley, ORO Editions, 2012. « Hong Kong enhances three-dimensional connectivity to such a degree that it eliminates reference to the ground altogether. Hong Kong is a city without ground... », p.6 ; cet ouvrage présente, sous la forme d'axonométries, les dispositifs de circulation contenus dans les « lieux » principaux de Hong Kong, dont Chek Lap Kok, IFC et West Kooloon (pp.62-62 ; 68-69).

⁵⁶⁹ Fumihiko Maki, *Investigation in collective forms*, Saint Louis, MO : School of architecture, Washington University, 1964, cité in Charlie Q.L.Xue, Hailin Zhai, Joshua Roberts, « An urban island floating on the MTR station : A case study of the West Kowloon development in Hong Kong », *Urban Design International*, Vol.15, 4, 2010, p.193. Lire aussi de Reyner Banham, *Megastructures, Urban Futures of the recent past*, Icon (Harpe), 1976. Et l'analyse de la canopée urbaine hongkongaise par Hidetoshi Ohno, « Hong Kong : Alternative metropolis », *Space Design*, n°330, mars 1992, pp.55-77 (Hidetoshi Ohno était dans ses jeunes années, assistant de Fumihiko Maki à l'Université de Tôkyô).

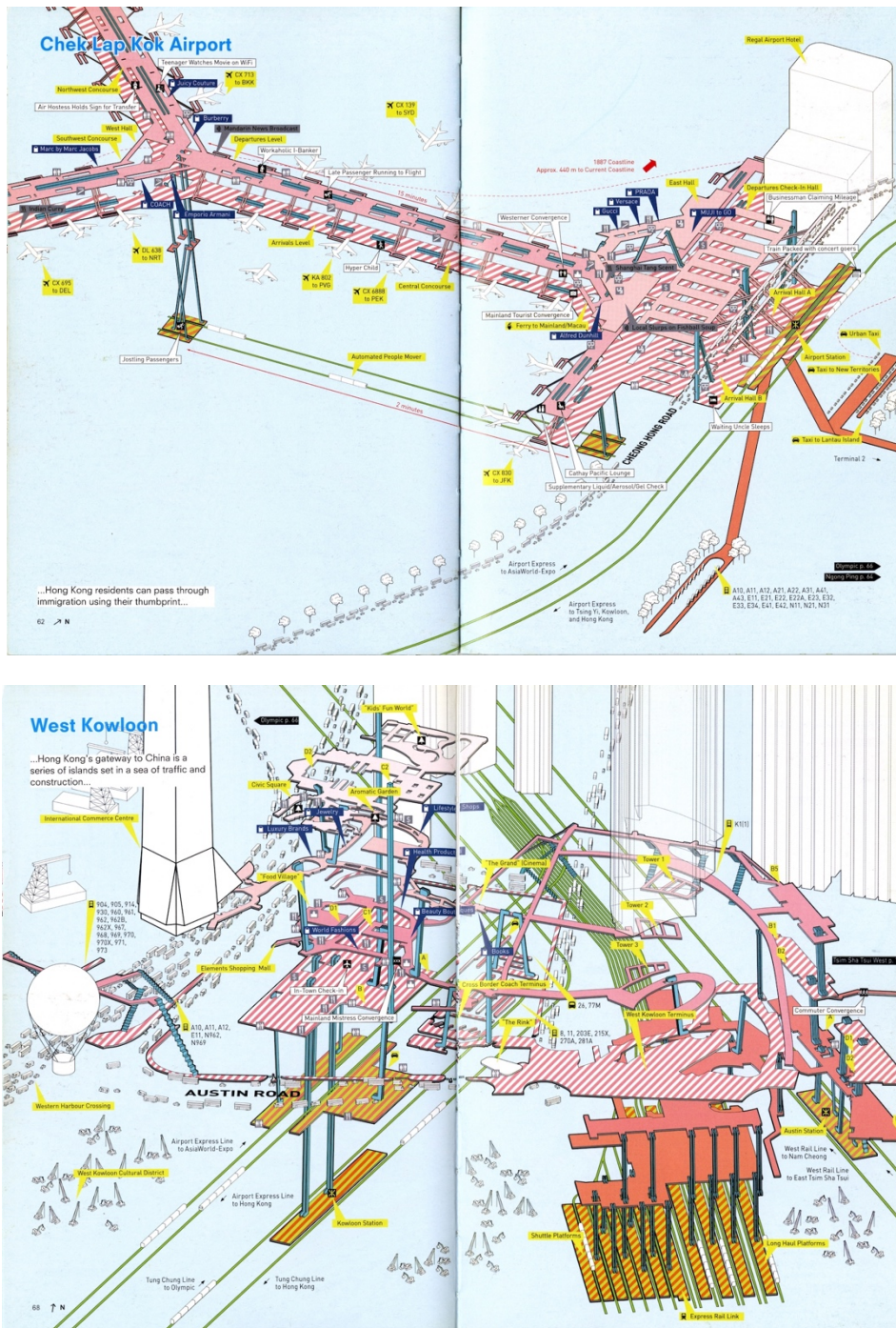


Fig 19.3: Planches extraites de *Cities without Ground* (Adam Frampton, Jonathan D. Solomon, Clara Wong), 2012. Axonométries des dispositifs de circulation de Chek Lap Kok et West Kowloon, 2012.

- l'extérieur - ne concerne que l'apparence du bâtiment comme objet sculptural plus ou moins pérenne, tandis que la deuxième - l'intérieur - est en constante évolution - de thèmes, de programmes, d'iconographies - dans laquelle les citadins métropolitains volatils, avec leur système nerveux surstimulé, combattent une menace perpétuelle d'ennui⁵⁷⁰. » La reconfiguration de l'aéroport hongkongais concrétise ces enveloppes abritant des mondes urbains autonomes et en mouvement perpétuel, ces « îles flottantes » comme les appelle Charlie Xue *et al* en 2010 à propos de West Kowloon. Flagship qui condense l'image de la Cité sur la scène internationale, ce dernier figure un espace en suspension entre Hong Kong et la Chine, entre Hong Kong et le delta métropolitain. Physiquement et spatialement, ce flottement s'incarne littéralement par son détachement du sol. Le podium est surélevé, sur lequel se posent les grappes de tours, développant du fait de sa taille immense un fonctionnement autarcique, laissant au sol les réseaux routiers rapides, vides urbains, en dessous desquels circulent les réseaux de métro qui irriguent la ville.

Civilisation versus infrastructuralisation

Les architectes de la Hong Kong Station avaient pallié ce risque de l'introverser par l'agrandissement, en travaillant la relation avec les niveaux du sol urbain dans lequel prenait racine leur structure, en faisant de leur gare un « cœur » de la ville activé autour de « générateurs » et de « récepteurs » comme l'évoque Greg Pearce. A West Kowloon au contraire, la ville tout en un assume son caractère privé et insulaire, son usage public s'affirmant au travers des promenades que font les Hongkongais dans cette ville de l'élite, des affaires et du commerce, qu'ils visitent comme une attraction, espérant peut-être accéder un jour au statut privilégié des classes aisées que cette vitrine met en façade. Ici, pas d'espace gratuit au contraire de la toiture de l'IFC qui offre aux milliers d'employées philippines en mal d'espace et de convivialité, des « salons » urbains libres d'accès offrant la vue sur la baie. A West Kowloon, on ne fait que passer sinon on consomme. L'aéroport s'est-il urbanisé ou la ville s'est-elle aéroportuarisée ? Le lieu produit le sentiment confus d'un aéroport sans avions dont les codes sont perceptibles - de la signalisation aux matériaux, des commerces aux comptoirs, en passant par l'esplanade routière - mais qui vident le lieu de sa substance, faute d'offrir l'horizon sur le tarmac et les aéronefs, condamnant ses « passagers » à l'immobilité sans évasion. [20]

⁵⁷⁰ Rem Koolhaas, « Life in the Metropolis » and « The culture of congestion », in *Delirious New York, A retroactive Manifesto for Manhattan* [1978], New York : The Monacelli Press, 1994, pp.157-158, cité in *Ibid*, pp.197-8.



Fig 20 : Les intérieurs des aéroports *In Town* de Kowloon (en haut) et de Central (en bas), Photographies N.Roseau, 2017.

Plus qu'une ville autosuffisante, c'est l'*image* d'une autre ville qui s'esquisse. La ville *self-contained*, où se brouille la distinction entre réel et spectacle, se déploie comme une scénographie. Au travers des vues que scénarisent les tracés des voies ou l'aménagement des gares, l'*Airport Express Line* offre d'abord à voir dans un seul mouvement cinétique, un préambule narratif racontant la ville qui arrive. Ce travelling dévoile le skyline montagneux, maritime, portuaire et urbain de la métropole avec ses jeux d'accélération et de ralentissement, ses mouvements de courbes, de plonges et de réapparitions. [21] Vu du sol, il s'appuie sur la continuité de l'aménagement et du traitement architectural des intérieurs, l'aéroport appartenant à l'identité de la ville, tandis que les gares de centre-ville appartiennent à l'espace de l'aéroport, comme le rappelle Greg Pearce : « Pour combler le fossé entre cet aéroport éloigné et le centre-ville, il faudrait créer la perception – et mieux encore, la réalité – d'un accès fluide et fiable⁵⁷¹. » L'intériorité constitue un leitmotiv qui traverse l'ensemble des réalisations architecturales issues de l'*Airport Core Programme*, depuis l'aménagement des gares et des aérogares, jusqu'à l'échelle du dispositif urbain dans son ensemble⁵⁷². Le cahier des charges était clair: « Comme composants de l'infrastructure, les [stations de métro] doivent être sur un même pied d'égalité avec le nouvel aéroport de Chek Lap Kok, et [...] l'*Airport Express Line* dans son ensemble doit être considérée comme un prolongement continu du terminal de l'aéroport⁵⁷³. » [22]

« Ce que les gens regardaient était en réalité la création d'une nouvelle extension de leur ville, et l'ampleur de ces travaux a de nouveau captivé l'imagination d'un public blasé. [...] Une telle approche entrepreneuriale visant à créer de nouveaux chantiers de construction est caractéristique de la quête inébranlable que poursuit Hong Kong vers une ville moderne et utopique de fortes densités, alimentée par des fonctions urbaines à revenu capitalistique et un réseau de transport fortement intégré⁵⁷⁴. »

L'image urbaine que donne à *voir* l'infrastructure est enfin celle de sa propre figure, dont les Hongkongais observent chaque jour l'édification, et que les auteurs de l'ouvrage *Hong Kong Station* qualifient de « symphonique ». L'imaginaire à l'œuvre dans les complexes de l'hypercentre, d'une ville verticale, intégrée et superposée, monde en soi hyperaccessible, noue des liens avec les représentations à l'œuvre dans l'espace de l'aéroport : la transcendance - « pushing at boundaries », celle de la prouesse technique et dimensionnelle -, la dématérialisation - « expanse of glazing », celle du verre

⁵⁷¹ « Hong Kong: Bringing the airport in the city », *op. cit.*, p.6.

⁵⁷² « Airport Railway, the missing link », in « MTRC, Charting new territory », *op.cit.*, p.104.

⁵⁷³ *Ibid*, pp. 9, 12-13.

⁵⁷⁴ *Ibid*, p.6.



Fig 21 : Vue depuis le terminal de Chek Lap Kok, Photographie Michel Porro

En bas à gauche, photographie de la traversée géographique des ouvrages ferroviaires qui relient le nouvel aéroport à l'île de Hong Kong (Source Arup, *Hong Kong Station*, Ed Axel Mengues, 2001) ; A droite, vue de la mer depuis le métro de l'*Airport express line* quittant le site de l'aéroport vers l'île de Hong Kong, Photographie N.Roseau, 2018



Fig 22 : Intériorités infra-urbaines
En haut, aéroport de Chek Lap Kok (Source Internet), Au milieu couloir de l'interconnexion MTRC à Central entre le métro et l'aéroport *In town* (Source Internet), En bas, vue sur l'intérieur de l'aéroport (Photographie N.Roseau, 2017)

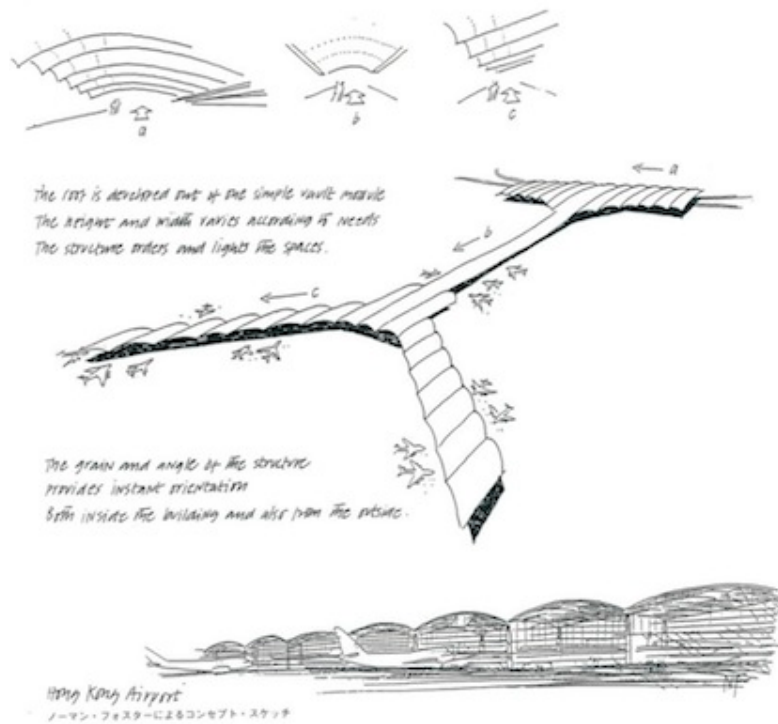


Fig 23: La « ville aérienne »
 En haut, vues depuis la mer des superblocks de Central et de Kowloon, Photographies N.Roseau, 2018
 En bas, dessins de Norman Foster pour figurer le nouveau terminal de Chek Lap Kok

et de l'absence de frontières apparentes -, la clarification - « A language of order and light », celle de la lisibilité et de la rationalisation⁵⁷⁵. [23]

Dans le panorama qu'elle donne à voir, dans la séquence active qu'elle fait vivre, dans les formes qu'elle décrit, l'infrastructure met la ville en narration, conduisant à faire du dispositif aéroportuaire une ville en soi tandis que la ville se pratique comme un aéroport. C'est ce que souligne Naonori Matsuda dans l'un des premiers essais analytiques consacré à la « ville-aéroport » en cours d'édification à Hong Kong, publié en 1997 dans la revue *Space Design*. « Si la frontière entre la ville et l'aéroport était dissoute, la ville entière pourrait alors être considérée comme un aéroport en lui-même [tandis que] la nouvelle infrastructure de transport absorberait la ville existante dans l'aéroport⁵⁷⁶. »

Image versus usage

Exacerbée par le vocable répété de « City of vision » qualifiant Hong Kong dans les publications qui lui sont consacrées, la scénarisation de la ville se confronte à sa pratique, celle du frottement entre la vitesse - des flux et des trafics - et l'immobilité - de la foule et du lieu - ; celle de la grande dimension métropolitaine, que les citoyens parcourent avec des moyens de transport plus rapides, associés à des ruptures de charge plus conséquentes. Ce décalage entre la fiction idéalisée et l'expérience vécue se lit à plusieurs échelles.

Celle du temps d'abord qui n'a pas la même valeur, selon qu'il est affiché dans des slogans tels que celui martelé par les autorités - « 24' : the fastest link to the city⁵⁷⁷ » - ou pratiqué par des voyageurs qui souhaitent rejoindre leur hôtel ou leur domicile. Le décalage entre ce qu'annonce le temps aéroportuaire et le temps urbain est important. Car le premier est théorique, vécu d'un bout à l'autre d'une ligne où nul n'habite. Le deuxième est réel : de 1h à 1h30 pour arriver à bon port, son logis par exemple. Il pourrait sembler plus réduit du fait de l'extrême densité de la ville couplée à l'efficacité de ses transports. Mais le raccourcissement sur la carte des distances de temps que parcourent les réseaux, doit être mis en regard de l'agrandissement sur le plan des distances métriques internes aux différents composants de la ville, comme celles que l'on pratique à Hong Kong Station ou West Kowloon Station au sein

⁵⁷⁵ *Ibid*, pp.14-15. Lire aussi à propos de l'imagination aérienne, de Gaston Bachelard, *L'air et les songes, Essai sur l'imagination du mouvement*, Editions José Corti., 1965. Et, dans le domaine de l'architecture et de la ville, de Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville, op.cit.*

⁵⁷⁶ Naonori Matsuda, « Hong Kong's Future as an "Airport City", Blueprint for the 21st century Hong Kong », *Space Design*, n° 394, 1997, pp.77, 81.

⁵⁷⁷ Entre-temps, la compagnie de métro a revu (légèrement) à la hausse la distance de temps séparant l'aéroport de l'hypercentre. Le registre des slogans reste cependant inchangé.

desquelles les correspondances figurent un déplacement en soi. Si la ville s'embrasse à vol d'oiseau, le citoyen lui reste un être terrestre.

L'échelle de l'habiter ensuite. Car cette ville que l'on projette est une ville de l'élite où peu vivent. La « ville aéroportuaire » - qu'elle soit horizontale, celle qui relie l'aéroport à l'hypercentre, ou verticale, celle des *superblocks* -, est une ville accessible aux classes supérieures et aux touristes, où se confrontent la mondialisation des opulents et celle des plus modestes qui la font tourner sans jamais la consommer. En dépit de l'énoncé complet des composants programmatiques qui la qualifient de ville sur le papier, le parcours de la cité qui prend forme à la pointe de Kowloon produit une sensation étrange de vide urbain. Lorsque l'on entreprend de sortir du superblock, il faut franchir une série de barrages peu avenants, la dépose minute souterraine puis l'autoroute, franchissable grâce à une passerelle surélevée équipée d'escaliers dissuasifs. « The world outside » : c'est l'envers du podium où s'enchaînent les *expressways* et les *flyovers*, où les trottoirs sont inexistantes, où les piétons ne sont pas les bienvenus. Lorsque l'on parvient à passer de l'autre côté, nous sommes à distance de la ville, celle du skyline de Victoria et celle du bloc sculptural de Western Kowloon, sans pour autant avoir le sentiment d'être en ville, isolés au sein d'un parc encore désert, entre la mer et l'autoroute. [24]

L'échelle de l'usage enfin, car la ville projetée est avant tout un mirage. Tout en un, elle offre l'illusion de l'autosuffisance, montrant sa richesse en laissant chacun la voir à défaut d'y accéder. Si le changement de cap qu'a réalisé la métropole de Hong Kong s'adresse aux *happy few* de la mondialisation, qu'en est-il de la majorité qui forme la ville, des classes moyennes aux plus pauvres qui participent tout autant à la mondialisation hongkongaise ? Car, sans vouloir confondre massification et démocratisation, les chiffres de l'expansion du transport aérien montrent que l'essor de ce transport n'est plus aujourd'hui le fait des seules classes aisées. Ainsi en est-il des centaines de milliers de citoyens philippins et indonésiens, employés domestiques de l'archipel - une grande partie sont des femmes - qui chaque année, recourent aux moyens de transport aériens pour revenir dans leurs pays y retrouver leurs familles⁵⁷⁸.

⁵⁷⁸ L'économie de services de Hong Kong repose en particulier sur une population de centaines de milliers d'employées « domestiques » d'origine étrangère (Philippines, Indonésie) qui sont des travailleuses migrantes de l'archipel. Leur logement est souvent indigne (minuscules réduits chez leurs employeurs, avec même une discrimination physique en faveur des employées de petite taille). Cette situation critique de l'habitat rejoint celle des plus démunis qui se tournent vers des « appartements-greniers », « logements-cercueils » ou encore « lits-cages », tandis qu'une proportion importante de personnes âgées subit des conditions indécentes de logement en « maison de retraite ». 17% de la population de Hong Kong soit 1,22 million de personnes, étaient en 2010, officiellement considérées en dessous du seuil de pauvreté. Voir Natacha Aveline, « Au prisme de la ville « privée », Retour sur les trajectoires de Tokyo et de Hong Kong », in Christian Lefèvre, Nathalie Roseau, Tommaso Vitale (eds), *De la ville à la métropole, Les défis de la gouvernance*, Paris, L'œil d'Or, 2013, pp.231-249.



Fig 24 : En haut, West Kowloon, Photographies N.Roseau, 2017
 En bas à gauche, intérieur du superblock, Source MTRC, *Moving experience*, 2011 ; à droite, vue de West Kowloon depuis l'IFC de Central, Photographie N.Roseau, 2018



Fig 25 : En haut à gauche, le terminal *In Town* d'Humen Town, Donhuan, China, 2010 ; A droite, carte de localisation des sept terminaux off site, dans le delta de la rivière des Perles ; en bas, le Sky pier de Chek Lap Kok, Source Max Hirsh, *Airport Urbanism*, 2016 (photographies et carte)

Mais peu fréquentent les lieux que nous décrivons. « Everybody can fly now » : avec les *low cost* aériennes qui se sont multipliées en Asie du Sud Est, s'est développé à Hong Kong un système terrestre *low cost*, comme l'atteste la noria des navettes par bus qui relie la cité à l'aéroport, en offrant un parcours alternatif à celui de l'*Airport Express Line* à un prix cinq fois inférieur⁵⁷⁹.

A destination des passagers issus de Chine continentale, d'Afrique et du Moyen Orient devant transiter par l'aéroport de Hong Kong pour quitter ou accoster en Chine, une autre infrastructure parallèle s'est mise en place à cheval entre terre et mer, leur permettant d'échapper légalement à la procédure du visa d'immigration hongkongaise, sésame long et coûteux à obtenir. Des micro-aérogares urbaines sont apparues dans diverses villes chinoises du delta, simples bâtisses anonymes fondues dans la ville chinoise. Une fois enregistrés, la prise en charge des bagages accomplie ainsi que les formalités de douane et d'immigration, les passagers empruntent un ferry qui les conduit au terminal maritime *Skypier* situé sur la plateforme de Chek Lap Kok. De là, les passagers empruntent un circuit dédié les conduisant à un tunnel souterrain équipé d'un métro qui leur permet d'accéder directement à la salle d'embarquement de l'aéroport sans « mettre les pieds » sur le territoire légal de Hong Kong. Dans l'autre sens, les passagers à destination du continent transitent par le *Skypier* puis empruntent les navettes fluviales pour rejoindre les terminaux aériens chinois, livraison des bagages et formalités de douane et de police s'effectuant à leur arrivée. Ouvert provisoirement en 2004, puis définitivement en 2009 avec un nouveau terminal dessiné par l'agence américaine Skidmore, Owings and Merrill, le *Skypier* voit transiter chaque année plusieurs millions de passagers⁵⁸⁰. [25]

Si elles se distinguent en maints aspects de l'infrastructure vitrine que promeuvent les pouvoirs urbains hongkongais, ces pratiques alternatives en légitiment en même temps l'existence, car elles redoublent territorialement son fonctionnement et alimentent sa croissance. Leur essor avait-il été anticipé dans les projets initiaux ? La massification du transport aérien figurait bien au programme de l'aéroport même si l'écart entre la vitrine publicisée par les autorités et les publics de voyageurs qui transitent aujourd'hui par Chek Lap Kok masque des réalités plus contrastées.

⁵⁷⁹ Source Max Hirsh, *op.cit.*, p.78, Plate 4. L'ouvrage de Max Hirsch développe une analyse fouillée de ces dispositifs alternatifs, pp.1-104.

⁵⁸⁰ *Ibid*, p.62.

La ville des infrastructures : émancipations et soumissions

“Nous devons donc veiller à ce que Hong Kong puisse garder le cap du “globalisme” qu’elle incarne. Cela suppose que nous progressions constamment. Etre précurseur sur la scène du développement durable, non seulement par les paroles mais aussi par une action sincère, pourrait constituer une réponse.”
Hong Kong Planning Department, “Hong Kong’s evolving role in Greater Pearl River Delta Region”, 2007⁵⁸¹

Comment « atterrir » lorsque, pendant près de dix ans, la ville a vécu au rythme d’une course fulgurante ? Comment renouer avec le futur alors que la métropole, encore fortement dépendante de la bulle immobilière, doit négocier son intégration politique et économique dans l’espace chinois ? « Hong Kong’ Asia’s World City » : comme l’énonce la nouvelle vision stratégique produite en 2007, la cité hongkongaise ne semble pas avoir voulu interrompre sa quête de grandeur. Une fois l’événement aéroportuaire advenu et la transition politique opérée, quels nouveaux récits se sont amorcés ?

De la métropole à la région, la course infrastructurelle

Les panégyriques qui ont couronné l’achèvement du programme de l’*Airport Core Programme* ont inscrit les réalisations dans la genèse longue et le tournant accéléré dont l’archipel fait l’objet⁵⁸². Rétrospective, l’histoire que retracent ces documents est aussi prospective. « Mapping the future » : le futur est encore à l’œuvre, soit pour en exprimer l’histoire soit pour en renouveler le projet, comme l’énonce en 1998 le président de l’autorité aéroportuaire Wong Po-Yan. Alors même que les chantiers viennent à peine de céder la place à des réalisations rutilantes, il se projette déjà à l’échelle régionale du delta de la Rivière des Perles :

« Le nouvel aéroport international de Hong Kong a ouvert de nouveaux horizons, et une fois encore, la ville de 6,5 millions d’habitants projette de manière intensive son avenir dans un nouveau monde [...]. Le futur n’est pas si difficile à entrevoir. [...] Sans doute qu’un jour, les habitants du Delta, de Hong Kong ou des autres villes des côtes chinoises, seront-ils en mesure de choisir un aéroport adapté à leurs projets de voyage. [...] Les habitants de Shenzhen par exemple,

⁵⁸¹ In *Hong Kong 2030, Planning vision and strategy, Final report*, 2007, pp.50-51.

⁵⁸² De même peut-on observer à la lecture du site internet de l’aéroport, que l’autorité aime à faire état des nombreux jalons (*key dates and facts*) qui ont marqué sa naissance et l’accomplissement de son projet depuis la scène inaugurale de l’annonce du gouverneur en 1989 jusqu’aux dernières négociations entreprises par l’autorité aéroportuaire avec ses alliés et concurrents du delta de la Rivière des Perles.
<https://www.hongkongairport.com/en/about-us/?section=our-history>.

pourraient un jour considérer qu'il est plus facile d'atteindre sa destination en prenant l'avion depuis l'aéroport international de Hong Kong que depuis celui de Shenzhen⁵⁸³."

Ce discours fait écho au récit mégapolitain esquissé deux ans plus tôt, en 1996, par David Li Kwok Po, membre du Legislative Council, et recensé dans un article du *South China Morning Post*, illustré d'une carte enfantine « Pearl City, Here we come » qui représente les lieux d'un nouveau rétrécissement urbain autour des hubs de transport, des parcs d'attraction et des centres de communication. [26]

« Imaginez, nous sommes en 2006. Pearl City : une des zones urbaines les plus grandes et les plus riches du monde. Avec ses suburbs, elle s'étend sur plus de 160 kilomètres du Nord au Sud. L'infrastructure de Pearl City est enviée par le monde entier. Les systèmes de mass transit ferroviaire et les réseaux d'autoroutes, de ponts et de tunnels, permettent aux résidents de se rendre du Stanley Market [à Hong Kong] au centre-ville de Guangzhou en moins de 90 minutes⁵⁸⁴. »

Cette prophétie s'est depuis lors réalisée. L'étude menée en 2000 par Rem Koolhaas, « Great Leap forward », rendait déjà palpable la transformation en cours de la « Pearl City », qui concentrait en 2007, quarante millions d'habitants et 10% du PNB chinois⁵⁸⁵. Le chantier de l'infrastructure aérienne hongkongaise n'est qu'un des nombreux projets qui ont transformé la région du delta, aujourd'hui forte de onze métropoles multimillionnaires⁵⁸⁶. C'est le système infrastructurel dans son intégralité qui a connu de profondes mutations.

En 1992, Kai Tak avait un quasi-monopole régional⁵⁸⁷. Pour se rendre dans le delta et la Chine du Sud, la plupart des visiteurs internationaux transitaient par Hong Kong puis empruntaient le train au départ de Kowloon. 1995 a vu l'ouverture de trois nouveaux aéroports internationaux, à Shenzhen, Zhuhai et Macau, rejoints en 1998 par la nouvelle plateforme de Chek Lap Kok, puis en 2004 la création du nouvel aéroport de Baiyun à Guangzhou. Ces installations

⁵⁸³ Hong Kong Airport Authority, *Vision to reality, op.cit.*, pp.177, 173.

⁵⁸⁴ David Li, « Pearl City Here Come, Forget the border and the crowds at Lowu. In 10 years'time the area stretching from Hong Kong to Guangzhou might well be the most dynamic piece of land in the world », *South China Morning Post*, 6 juillet 1996. Lire, à propos des difficultés politiques et urbaines que soulève l'émergence de la mégalopole, de Thierry Sanjuan, Vincent Fouchier, « Le delta de la Rivière des Perles : l'impossible région ? », *Perspectives chinoises*, n°15, 1993, pp.34-37.

⁵⁸⁵ Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong, *Project on the city 1: Great Leap Forward*, Harvard Design School Project on the City Paperback, Taschen, 2001

⁵⁸⁶ La région comptait en 2015, 65 millions d'habitants.

⁵⁸⁷ L'aéroport de Kai Tak accueillait 17 millions de passagers tandis que l'ensemble des aéroports de la province du Guangdong n'en accueillait que 8 millions. Source Thierry Sanjuan, *A l'ombre de Hong Kong, le delta de la rivière des perles*, Paris L'Harmattan, 1997, pp.111-112.

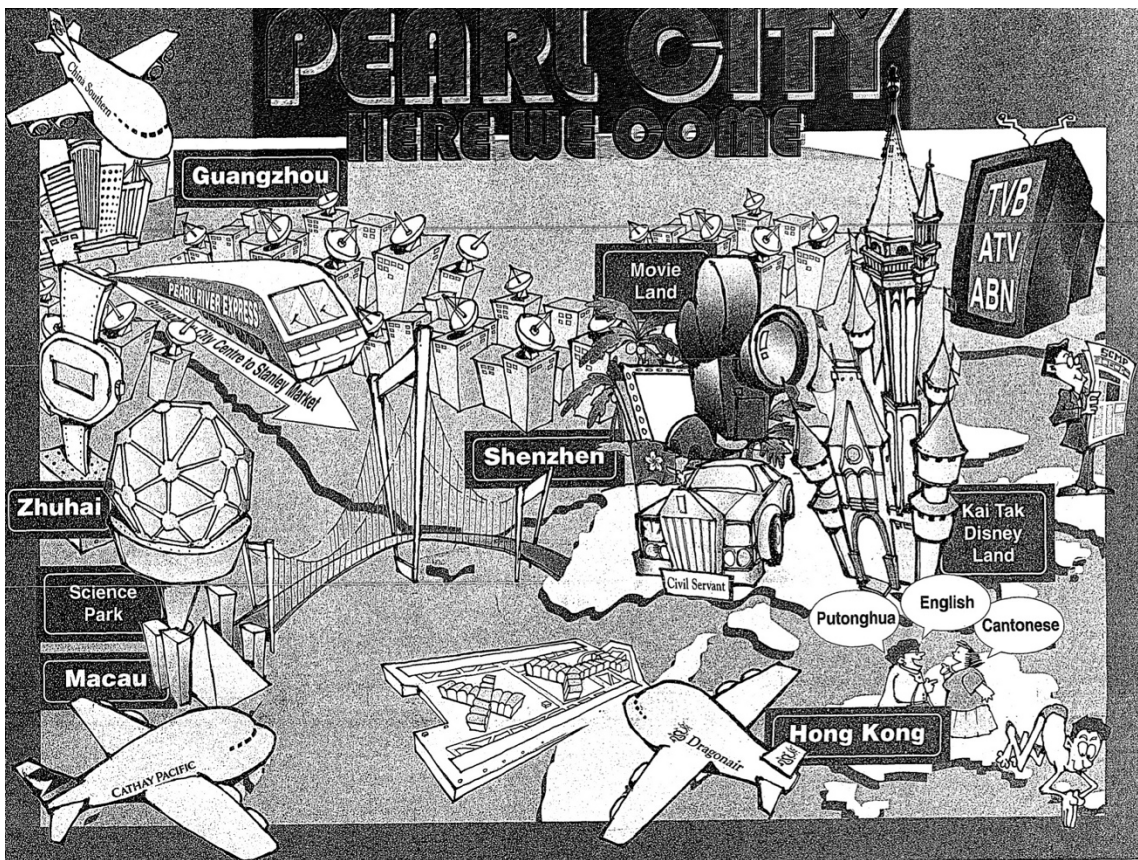


Fig 26: « Pearl City, Here we come », *South China Morning Post*, 6 juillet 1996

ont anticipé et accéléré l'expansion considérable du transport aérien que va connaître la région. En 2015, tandis que Hong Kong accueillait 68 millions de passagers, les trois autres aéroports internationaux du delta (Shenzhen, Macau, Guangzhou) en accueilleraient près de 100.

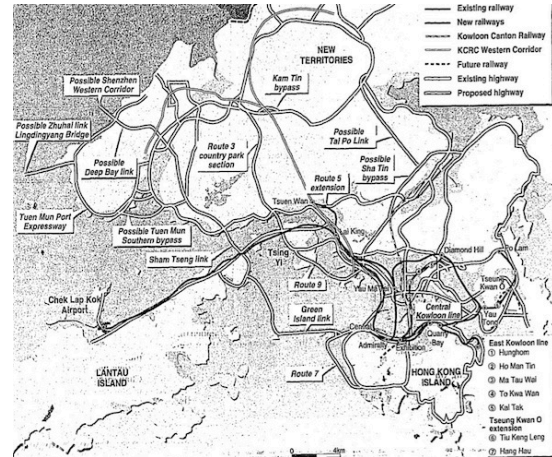
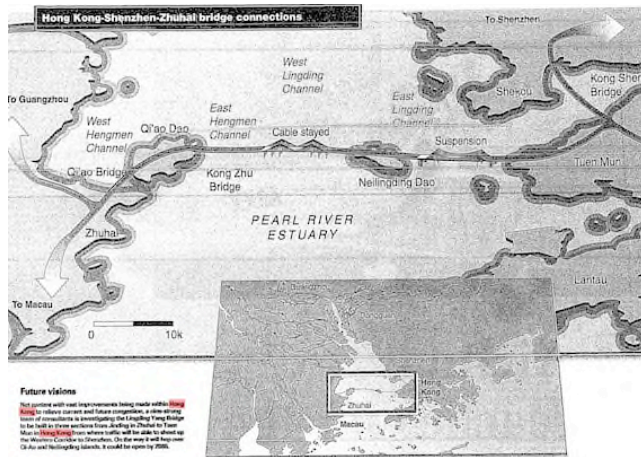
En parallèle de la modernisation de l'aéroport de Hong Kong, un « système » aéroportuaire s'est déployé à l'échelle de la région, au sein duquel les infrastructures se sont additionnées et concurrencées, en même temps qu'elles impliquaient en permanence le réajustement des unes par rapports aux autres. C'est par le terme de *Coopétition* (contraction de coopération et compétition) que les autorités régionales ont désigné cet équilibre instable qui régit depuis trente ans le système des grandes villes du delta et leurs infrastructures, marqueurs les plus significatifs de leur dynamisme⁵⁸⁸.

Aux aéroports s'est ajouté un réseau dense d'infrastructures routières rapides qui met en relation les plus grandes villes du delta. La mention par le parlementaire cité plus haut, de la nouvelle distance de temps reliant un bout à l'autre de la région, fait écho à l'ouverture au 1er juillet 1997 de la *Guangshen expressway*⁵⁸⁹. Depuis, et une fois la crise passée, les réseaux se sont encore densifiés, raccourcissant sur la carte les distances de temps, franchissant les obstacles naturels. La surenchère des infrastructures s'est amplifiée à la faveur de l'urbanisation massive qui façonne la région et des concurrences que nouent les villes entre elles. Hong Kong, Shenzhen et Guangzhou ont ainsi entrepris des chantiers colossaux pour améliorer la performance de leurs structures de communication terrestres avec de nombreux projets infrastructurels qui ont accru l'offre jusqu'à saturation.

« 10 major projects » : à la rentrée parlementaire de 2007, le gouverneur de Hong Kong annonce dans son discours de politique générale, un programme ambitieux d'infrastructures destiné à relancer à nouveau la planification. « Infrastructure to create a Quality City » : les similitudes avec l'*Airport Core Programme* qui a marqué la décennie 1990, ne sauraient masquer les distinctions observables dans la nature et l'ampleur de ces nouvelles installations qui témoignent d'un changement d'échelle. Si le nouveau programme, articulé autour de projets inédits pour la plupart, figure la colonne vertébrale de la stratégie métropolitaine à venir, les enjeux géopolitiques et

⁵⁸⁸ Shen Jianfa, « Assessing inter-city relations between Hong Kong and Shenzhen: the case of airport competition or cooperation », *Progress in Planning*, n°73, 2010, pp.55-73.

⁵⁸⁹ A propos des projets d'infrastructures, lire de Keith Wallis, "Designing a city for the 21st century, the government is planning an infrastructure spending spree", *South China Morning Post*, 16 mars 1997 et, du même auteur, "Projects stitch Hong Kong into the fabric of Pearl Delta. It's not over yet - today's monuments to civil engineering will be dwarfed by the bridges and roads that are on the drawing board », *South China Morning Post*, 1er juillet 1997.



Ten Major Infrastructure Projects



Fig 27.1: En haut, cartes illustrant les articles du *South China Morning Post*; A gauche, « Designing a city for the 21st century », *South China Morning Post*, 16 mars 1997 ; A droite, « Projects stitch Hong Kong into fabric of Pearl Delta », *South China Morning Post*, 1^{er} Juillet 1997
 En bas, "Ten major infrastructure projects", Government of Hong Kong, Secretariat of Development, 2010
 4: La Hong Kong Express Railway qui dessert Shenzhen puis Guangzhou
 5: Le Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
 6: La coopération des aéroports de Hong Kong et Shenzhen



Fig 27.2: Vue du Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge. “Blueprint for the Shenzhen-Hong Kong Bay Area”, extrait de « Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis », Bauhinia Research Foundation, 2007. La carte figure l’ “alignement” des ponts maritimes et continentaux que forme l’infrastructure de relation continue entre les villes du sud du Delta.



Fig. 1.1: Hong Kong's Railway Network in 2000



Fig. 1.2: Hong Kong's Railway Network in 2020



Fig 28 : Railway strategy de la région du Pearl River Delta, 2013
Couverture et pages extraites (p.7), Source HKUL

territoriaux ont changé de nature⁵⁹⁰. Il s'agit maintenant d'inscrire Hong Kong dans le développement de la mégalopole régionale du Delta de la Rivière des Perles, en l'intégrant dans le réseau des villes qui la composent.

Les chantiers infrastructurels projetés dans le cadre de ce programme sont aujourd'hui pour la plupart arrivés à leur terme. Le groupe immobilier Hopewell - que dirige toujours Gordon Wu - a contribué à la construction du gigantesque pont autoroutier - long de 55 kilomètres - qui relie depuis le 23 octobre 2018, les métropoles des deux rives opposées du delta, Hong Kong à Zhuhai et Macau⁵⁹¹. [27] Première liaison ferroviaire rapide entre Hong Kong et la Chine continentale, une ligne à grande vitesse doit à elle bientôt relier Hong Kong à Guangzhou en quarante-huit minutes⁵⁹², et Shenzhen en douze minutes. C'est d'ailleurs de la gare de West Kowloon que partent maintenant les trains express vers la rive est du delta, le positionnement de cette gare en proue avancée de la péninsule de Kowloon, face au port et au delta, marquant symboliquement et spatialement, le bras tendu vers l'hinterland industriel de Hong Kong, dont Shenzhen forme un poumon actif⁵⁹³. [28] L'aéroport de Chek Lap Kok prévoit pour sa part de s'étendre sur la mer avec l'ajout d'une troisième piste, très controversée au regard des menaces qu'elle ferait peser sur l'écosystème marin. Les aéroports de Hong Kong et Shenzhen devraient enfin être reliés par une liaison ferroviaire directe, nouant une relation de coopération territoriale.

⁵⁹⁰ "A new direction for Hong Kong", Government Policy Address, 2007-2008. Lire aussi de Mrs Carrie Lam, Secretary for Development, "The new era of Infrastructure development", Présentation, 30 septembre 2010. Et "Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express rail link", LegCo railway Subcom special meeting, 17 septembre 2009.

⁵⁹¹ Succession de tunnels et de ponts reposant sur des îles artificielles, l'ouvrage, baptisé du nom de HZMB (pour Hong Kong Zhuhai Macau Bridge), a ouvert le 23 octobre 2018. Il place Hong Kong à 45 minutes de Macau (au lieu des 4 heures actuelles). Sa construction aurait coûté 10 milliards de US Dollars. Ce projet a été largement soutenu par la République Populaire de Chine. Lire l'article de Rosa Bostra dans *Libération*, 24 octobre 2018, « Hong Kong, Le continent étend son bras », pp.6-7.

⁵⁹² Elles restent théoriques dans la mesure où le train s'arrêtera à la South Station de Guangzhou, nouvelle gare périphérique de la ville.

⁵⁹³ Inscrite dans la stratégie de développement de la grande vitesse en Chine, la *Railway Development Strategy* projette en 2000 six nouveaux corridors. Ce réseau express de grande vitesse s'inscrit dans celui, national, qui devrait bientôt « rapprocher » Shanghai (8 heures) et Beijing (9 heures) de la Chine du Sud, dont Shenzhen constituera la porte d'entrée. En 2017, 25 000 kilomètres du réseau de grande vitesse ferroviaire étaient déjà construits en Chine. A noter que ces grands chantiers sont soutenus par les plans massifs de relance économique mis en place par la République Populaire de Chine.

Les impasses des récits, les horizons post-2047

Pour impressionnant qu'il soit, le panorama des infrastructures projetées à l'échelle du delta mégapolitain ne saurait à lui seul répondre à la question du futur urbain de Hong Kong et de sa région. « La vision sans action est un rêve éveillé. L'action sans vision est un cauchemar ». C'est par ce proverbe japonais que s'ouvre le rapport *Hong Kong 2030, Planning vision and Strategy*, produit en 2007, qui présente la nouvelle stratégie urbaine et nationale de Hong Kong au sein du Greater Pearl River Delta. La question des relations entre les deux métropoles de Shenzhen et de Hong Kong y est largement abordée. *Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis* : c'est aussi l'objet du rapport d'un think-tank, le *Bauhinia Foundation Research Center*, publié la même année, qui étudie les différents possibles de l'« agrandissement » des contours de la métropole⁵⁹⁴. [29]

Ces deux documents font l'aveu d'une difficulté première, celle de nommer ce qui est en train d'advenir. Alors qu'elle n'était qu'un petit village de pêcheurs il y a à peine quarante ans, Shenzhen est devenu l'un des champions métropolitains de la Chine du Sud, perfusé d'infrastructures ferroviaires, aéroportuaires et routières qui la rendent désormais incontournable⁵⁹⁵. La ville a dépassé démographiquement (et industriellement) celle de Hong Kong, l'ensemble figurant un territoire bicéphale (« twin city ») de plus de quinze millions d'habitants, séparé par une frontière dont l'urbanisation accroît la complexité politique, circulatoire, sociale. A la recherche d'une sémantique idoine, les visions publiées recourent à un vocabulaire de l'hyperbole pour tenter de nommer cet ensemble inédit : « Metropolis », « Megalopolis », « Megacity », sans non plus que ces termes suffisent à définir un horizon viable. Car la question du *concept* métropolitain ne tient pas uniquement à la forme urbaine duale que composent les deux villes. Elle procède de la dimension politique et identitaire que revêt l'enjeu de cet « agrandissement ». « Interface », « Intégration », « Assimilation » : chaque notion fait écho à des

⁵⁹⁴ Bauhinia Foundation Research Center, *Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis, Executive Summary*, 2007, <http://www.bauhinia.org/assets/pdf/research/20070809/BFRC-HKSZ-Report-ENG.pdf>. Lire de Donald McNeill, *op.cit.*, pp. 3006-7. Lire aussi de Hong Kong Planning Department, *Hong Kong 2030, op.cit.* et la comparaison que fait Mee Kam Ng entre les enjeux et les dispositifs de planification des deux villes de Hong Kong et Shenzhen in « Beyond Hong Kong 2030, A short commentary on Hong Kong 2030 (HK 2030) and Shenzhen 2030 (SZ 2030), Symposium on China's three decades of urban planning through an International Perspective, Xiamen, China, November 21, 2008. Dans cette conférence, Mee Kam Ng, évoquant la "twin city" de Hong Kong -Shenzhen, appelle à aller au-delà de la stratégie énoncée dans le document "Hong Kong 2030".

⁵⁹⁵ Pour comprendre la situation actuelle de Shenzhen et les ressorts de son développement, lire le récent ouvrage de Mary Ann O'Donnell, Winnie Wong, Jonathan Bach, Eds, *Learning from Shenzhen, China's Post-Mao Experiment, from Special Zone to Model City*, The University of Chicago Press, 2017.

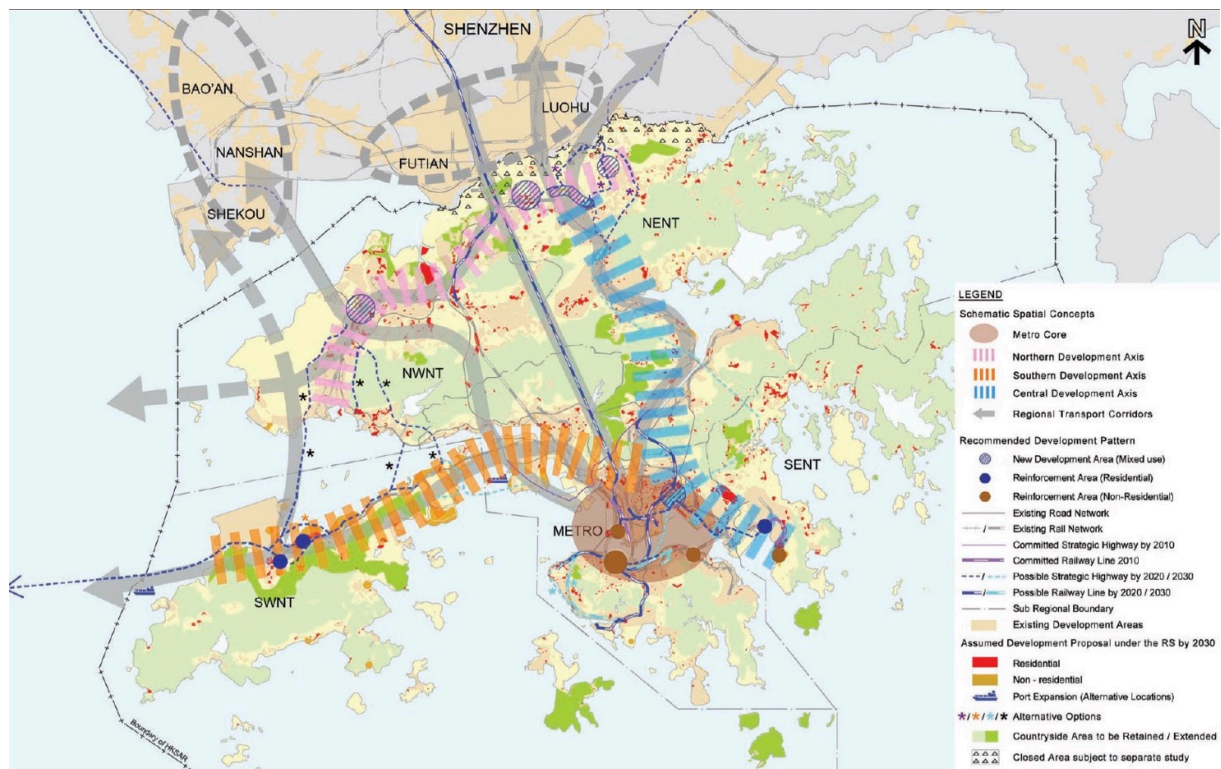


Fig 29 : Hong Kong Recommended strategies, Planche extraite de Mee Kam Ng, « Beyond Hong Kong 2030, A short commentary on Hong Kong 2030 (HK 2030) and Shenzhen 2030 (SZ 2030), Symposium on China's three decades of urban planning through an International Perspective, Xiamen, China, November 21, 2008.

enjeux de citoyenneté qui touchent à l'avenir de Hong Kong, alors qu'en 2047, après deux siècles d'indépendance, la ville-archipel reviendra définitivement dans le giron chinois.

“ Plus important encore, avec des liaisons ferroviaires et routières entre Hong Kong et les régions voisines de Shenzhen et du Pearl River Delta, nous pouvons accroître l'intégration transfrontalière. Le développement des infrastructures consolidera le statut de Hong Kong de ville mondiale et jettera de nouvelles bases pour le futur de notre développement durable. [...] Pour vivre l'ère de la mondialisation, Hong Kong doit trouver le positionnement approprié au sein du développement de notre pays. Notre intégration avec le Continent est irréversible. Dans ce processus, notre perspective se développe selon deux principaux niveaux [...]: développer conjointement avec Shenzhen une métropole de rang mondial et une coopération avec le Guangdong⁵⁹⁶.”

Les projets infrastructurels initiés par la cité hongkongaise esquissent différents scénarios qui confortent son désir d'émancipation tout en cultivant l'ambiguïté du statut politico-territorial de Hong Kong. Former une métropole avec Shenzhen par la densification de ses liaisons terrestres rapides ? S'ouvrir à l'autre rive du delta avec le franchissement de l'embouchure ? Se renforcer dans son développement endogène, en profondeur et en hauteur, sur la mer, avec des projets tentaculaires d'extension sur la baie ou de ville superposée à deux-cents mètres de hauteur, alors que le paysage de la baie bruisse encore des dizaines de grues qui réalisent le chantier de West Kowloon⁵⁹⁷ ?

Comme cela avait été projeté lorsque le site de Chek Lap Kok avait été retenu, l'un des points névralgiques de ces développements se situe au cœur du territoire aéroportuaire, les liaisons infrastructurelles projetées en direction de Shenzhen ou du delta, s'y entrecroisant avec des projets immobiliers d'envergure. Une consultation d'idées est ainsi initiée en 2010 par le Highways Department, avec le concours de la Hong Kong University et la Chinese University of Hong Kong, pour le futur lieu d'échanges trans-frontières qui sera aménagé à proximité de l'aéroport et de la ville nouvelle de Tung Chung, à l'entrée du pont HZMB (c'est le nom de baptême adopté pour Hong Kong-Zhuhai-Macau) destiné à rallier les deux rives du delta. L'un des projets nommés, « Pearl River City », situé sur une île artificielle en prolongement de celle de Chek Lap Kok, développe un concept de « souveraineté en trois dimensions ». « Il s'agit d'une critique des pratiques de développement régional. Plutôt que de construire une enclave isolée, le projet encourage la mixité et la différence : le programme propose un casino, un shopping mall et

⁵⁹⁶ “A new direction for Hong Kong”, *op.cit.*, pp.19,47.

⁵⁹⁷ Voir au sujet de l'utopie verticalisée à Hong Kong, le documentaire de Birgit et Tim Ellwart, 2006, *Vivre en plein ciel*, ZDF, 43 min.

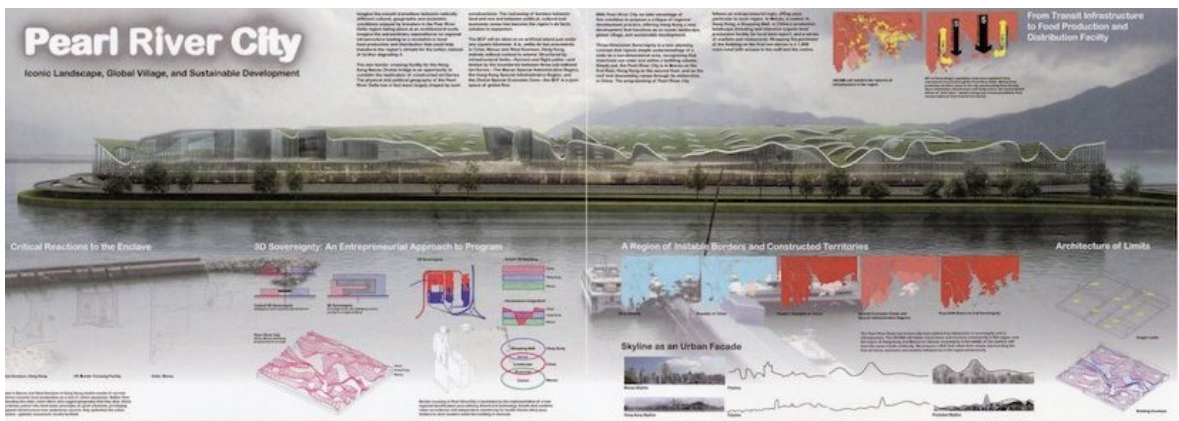
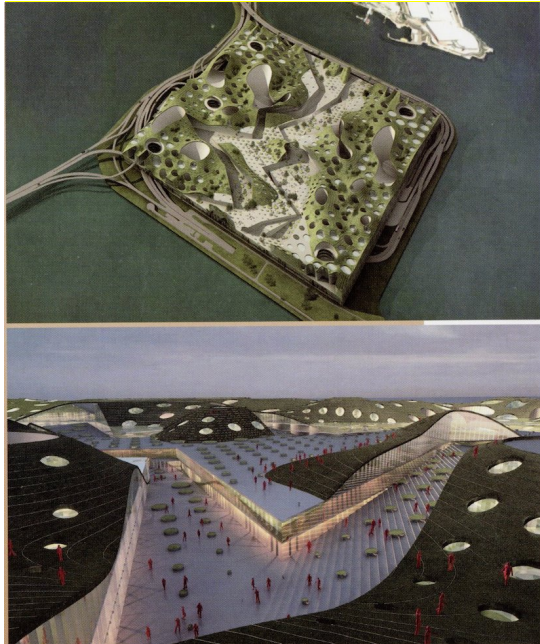


Fig 30: Pearl River City, Projet nominé (Jonathan D.Solomon et Ling Fan), Consultation de design sur l'aménagement du pont HKZM, 2010



Fig 31: "Let's Protect our Harbour, No More Reclamation", Campagne de la Society for Protection of the Harbour, 2005, Source HKUL. Ce prospectus souligne les efforts engagés par l'association et les victoires obtenues depuis sa création en 1995. Source HKUL

un marché de production alimentaire bio [...], offrant des usages spécifiques à chaque région politique⁵⁹⁸. » [30]

La ligne ferroviaire express qui relierait Hong Kong et Shenzhen, est quant à elle interconnectée à l'*Airport Express Line* au sein de la gare de West Kowloon. Enfin, une autre connexion ferroviaire rapide projetterait de réunir les deux plateformes aéroportuaires en quinze minutes seulement – leur trafic cumulé serait de plus de cent millions de passagers - concrétisant des perspectives de croissance des deux plateformes, Hong Kong bénéficiant d'un hinterland plus grand pour se développer, Shenzhen profitant de l'attractivité internationale de Hong Kong pour attirer du trafic. L'union des puissants se ferait en parallèle du développement propre des deux plateformes, Chek Lap Kok projetant par ailleurs une troisième piste ainsi que le renforcement des coopérations avec l'aéroport de Zhuhai dont l'autorité aéroportuaire hongkongaise détient des parts.

Si les voies et les réseaux se réalisent, les lieux urbains peinent toutefois à s'affirmer. D'abord, les mégaprojets imposants de réclamation de nouveaux terrains sur la mer et dans la baie, et la finalité des usages qui y sont projetés (en faveur des intérêts immobiliers), ne font qu'attiser une opposition publique de plus en plus structurée. Ainsi, la *Society for Protection of the Harbour* ne décolère pas, menant des campagnes régulières, projet par projet, pour limiter les extensions projetées, et défendre les usages publics des lieux (en militant pour la création de parcs notamment)⁵⁹⁹. [31]

Pour autant et en dépit de cette mobilisation croissante et continue, les rapports de force ne sont toujours pas en faveur de la participation publique. L'une des raisons principales de l'essoufflement que l'on observe dans la consolidation de grands projets infra-urbains, tiendrait plutôt à l'indécision de Hong Kong pour son avenir urbain. Ouvert très récemment, le nouveau pont qui relie Hong Kong à Macau et Zhuhai, est orphelin de jalons urbains et la liaison entre les deux aéroports de Shenzhen et Hong Kong semble au point mort, alors que le projet de troisième piste aéroportuaire soulève les broncas des défenseurs de l'écosystème marin. A West Kowloon, le terminal de la ligne

⁵⁹⁸ Projet conçu par Jonathan D. Solomon et Ling Fan. Jonathan D. Solomon est par ailleurs l'auteur de plusieurs articles d'analyse des megastructures hongkongaises. Source *Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge, Hong Kong Boundary crossing facilities international design ideas competition*, (Highways department, Ed), PR Concepts Asia Limited, 2010, pp. 69-70.

⁵⁹⁹ Voir les courriers de Winston K.S.Chu, Chairman of SPH (Society for Protection of the Harbour), à l'attention du LegCo, en date du 3 mai 2002 à propos des réclamations projetées sur Tamar, Central et Wanchai (Source HKUL, N°HKP 711.4095125) ; de Christine Loh, Chairperson of SPH, à l'attention du Hong Kong Town Planning Board, en date du 26 août 2004 (Source HKUL) ; et de Winston Ka-Sun Chu, Adviser for SPH, à l'attention de Mrs Carrie Lam, Secretary for development, en date du 21 janvier 2010, à propos des réclamations de Central (Source HKUL)

ferroviaire à grande vitesse vient d'ouvrir après plusieurs années d'attente, en raison des longueurs du chantier mais sans doute aussi en raison du conflit juridique qui a opposé la Région administrative spéciale à la République populaire de Chine, sur la violation des accords de souveraineté que constitue le cheval de Troie de la présence des officiers d'immigration chinois au cœur de Hong Kong. Pour Pékin, le terminus hongkongais de la ligne figure en effet le lieu possible d'exercice de son extraterritorialité au cœur de la ville⁶⁰⁰.

Déployé à proximité de la station, sur quarante hectares situés à la pointe des extensions de West Kowloon, un autre projet, celui du West Kowloon Cultural District pourrait être le plus à même de renouer avec l'esprit de fertilisation infra-urbaine qui semble avoir fait la réputation de la ville. Mais c'est aussi l'un de ceux qui font couler le plus d'encre : du fait de sa dimension - ce n'est pas seulement un nouvel ensemble, mais plutôt une grappe de mégaprojets ; du fait de l'idéologie commerciale qu'il traduit, sous couvert de promotion culturelle (à moins que le « global » ne soit constitué comme l'idéal culturel) ; du fait des opérateurs qui le promeuvent, grands groupes immobiliers et acteurs gouvernementaux dont les intérêts continuent d'épouser la coalition de croissance hongkongaise.

Annoncé lors de la rentrée législative de l'automne 1998, le projet s'inscrit dans le sillage de la réalisation de l'aéroport, le gouverneur Tung Chee Hwa le considérant comme l'instrument qui permettra à Hong Kong de se « développer comme la capitale asiatique des arts et de la culture⁶⁰¹ ». Le terrain sur lequel il doit se réaliser fait partie des réclamations planifiées par l'*Airport Core Program*, sur lequel il est prévu un grand parc public donnant sur la baie. L'évolution du projet, de son programme et de son dessin, diffère toutefois de ces intentions, donnant lieu à des mobilisations, notamment celle du groupe *Hong Kong Alternatives (An advocacy groupe for WKCD to be a cultural green park)* qui défend le principe d'un parc sur dix-neuf hectares. Regrettant l'absence de consultation et de débat public sur un tel projet, ce groupe s'appuie sur des sondages qui confirment que 85% des habitants ne souhaitent pas que le site soit livré au property development, et appelle à penser en dehors des cadres (« think outside the box »), faisant référence aux « City fathers » qui ont permis l'avènement de grands parcs comme Hyde Park, Central Park ou Millenium Park à Londres, New York ou Chicago. « West Kowloon District est la dernière frontière du port de Hong Kong, N'en faisons

⁶⁰⁰ Lire de Rosa Bostra, « Un cheval de Troie chinois s'apprête à entrer en gare de Hong Kong », *Libération*, 24 janvier 2018, p.8 Et, à propos des controverses autour du projet de ligne express ferroviaire entre Shenzhen et hong Kong, lire de Ada H.Y. Lee et Elisabete A. Silva, « Newspaper representation and power relations in infrastructure projects: a case study of Hong Kong's Express rail link », *International Planning Studies*, Vol22, n02, 2017, pp.256-272.

⁶⁰¹ Cité in « Speech to Legco on the West Kowloon Cultural District Project », Paragraphe 2, 2004, source HKUL.

pas un nouvel exemple de l'hégémonie immobilière ; qu'elle soit au contraire un héritage de la ville confié aux futures générations⁶⁰². »

Le concours architectural se conclut en mars 2011 par la désignation de Norman Foster qui propose de réaliser une canopée géante couvrant une superficie de vingt-deux hectares sous laquelle seraient disposés des théâtres, musées, salles de concert, places publiques. « La canopée peut-elle être un nouvel emblème de la compétition globale à laquelle concourent le skyline ou le downtown ? [...] Le modernisme de grande échelle n'est-il pas dépassé ? Pourquoi la qualité d'hétérogénéité de la ville serait-elle sacrifiée ? » En dépit de l'affection que portent les hongkongais à l'architecte britannique, le public est sceptique sur la possibilité du projet de transcender les logiques qui gouvernent les mégaprojets de la ville, la canopée étant mise en regard des deux (autres) flagships globaux réalisés par Foster : le siège de la HSBC et l'aéroport régional⁶⁰³. « The icon : encapsulating Hong Kong in one iconic image⁶⁰⁴ » : les documents de présentation du projet affirment cette dimension symbolique du projet qui doit incarner, à l'entrée de la baie, la fonction globale de la ville, traduite dans le toit géant que figure la canopée. On peut aussi lire ce projet comme le contrepoint de son voisin, l'agrandissement de West Kowloon se faisant ainsi selon deux directions : par la station terminale du chemin de fer à grande vitesse, lieu d'achalandage de mégacentres commerciaux ciblant les touristes chinois qui manifestent l'emprise croissante du continent sur Hong Kong, et par ce nouveau complexe qui l'inscrit dans le paysage des villes mondiales et entend réaffirmer l'indépendance de Hong Kong. Les enjeux géopolitiques se traduisent territorialement dans la nature des mégastructures qui s'édifient : Celle de West Kowloon, introvertie et flottant sur la péninsule se mesure à celle du Cultural District, « parc » artistique en proue de la ville. [32]

⁶⁰² « Is WKCD a cultural or a property project in disguise? An appeal for a totally integrated cultural green park WITHOUT Property development on West Kowloon Cultural District », *Hong Kong Alternatives* (Citizen advocacy group), 27 septembre 2011.

⁶⁰³ Source West Kowloon Cultural District Joint Conference, "A paper submitted to Meeting of Planning, Lands and Work Panel LegCo Chamber, on West Kowloon Cultural District", 31 janvier 2005, Source HKUL, p.2. Parmi les autres concurrents figurent Rocco Yim et Rem Koolhaas. Parmi les tribunes critiques, lire de Peter Kammerer, "Cultural or Commercial?", *South China Morning Post*, Non daté (2011?); K.N. Wai, On behalf of Hong Kong Alternatives, "There is no point delaying work on green park at barren cultural hub site", *South China Morning Post*, 11 septembre 2011. Et parmi les articles scientifiques, Tai Lok Lui, "City branding without content, Hong Kong's aborted West Kowloon mega-projet, 1998-2006", *IDDR*, 30(3), 2008, pp.215-226; Lire aussi de Agnes S. Ku et Clarence Hon Chee Tsui, "The 'Global City' as a cultural project: the case of WKCD", in Helen F.Siu et Agnes S.Ku, *Hong Kong Mobile, Making a global population*, Hong Kong University Press, 2008, pp.343-365.

⁶⁰⁴ « The West Kowloon Cultural District, A Cultural Vision for Hong Kong », Dynamic Star International Limited (Joint Venture company of Sun Hung Kai Properties Limited and Cheung Kong (Holdings) Limited), 2004, source HKUL (N°HKP 711.57W51D9)



Fig 32.1: West Kowloon

En haut, l'extension jusqu'à Austin Station, du terminal de grande vitesse ferroviaire avec superposée, l'emprise souterraine des voies; En bas, le déploiement du Cultural District, Architectes Norman Foster and Partners

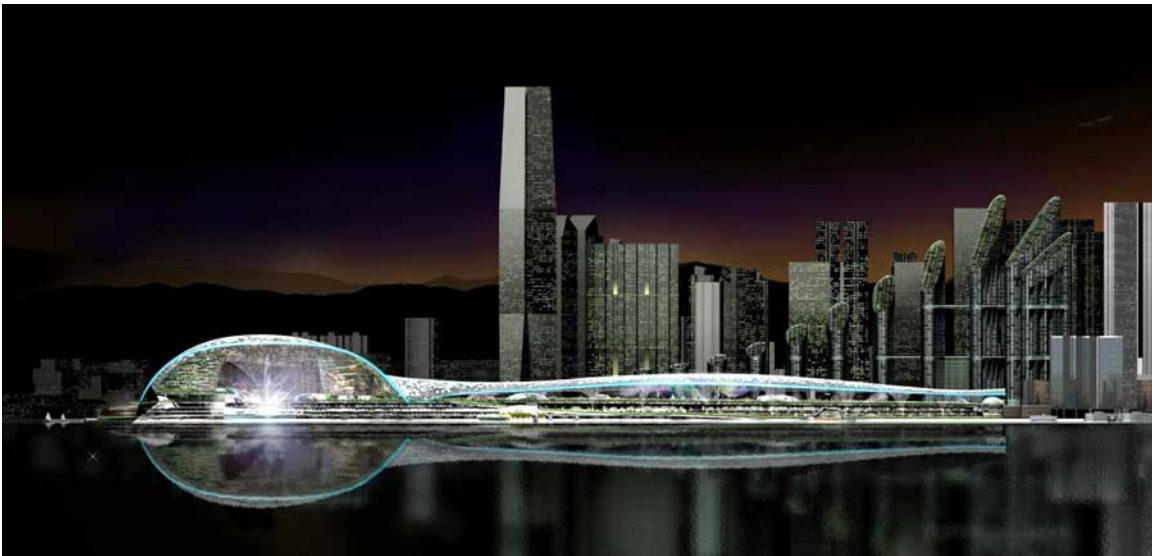
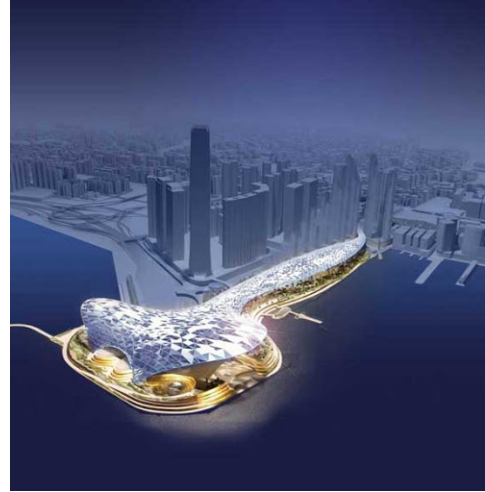


Fig 32.2: West Kowloon Cultural District
Vues de la Canopée: perspectives et de la maquette présentée au public, Architectes Norman Foster and Partners. Extraits de « The West Kowloon Cultural District, A Cultural Vision for Hong Kong », Dynamic Star International Limited, 2004, source HKUL

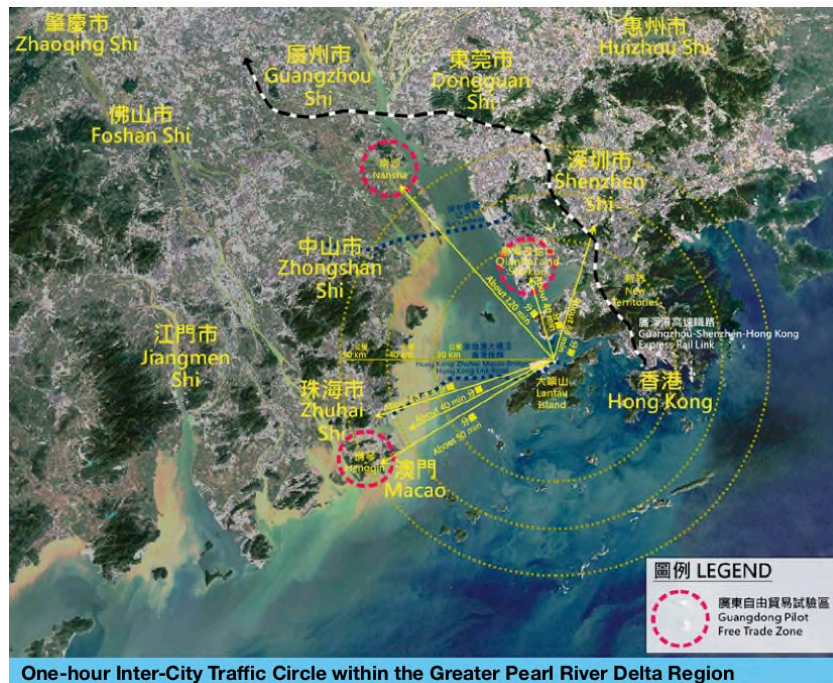
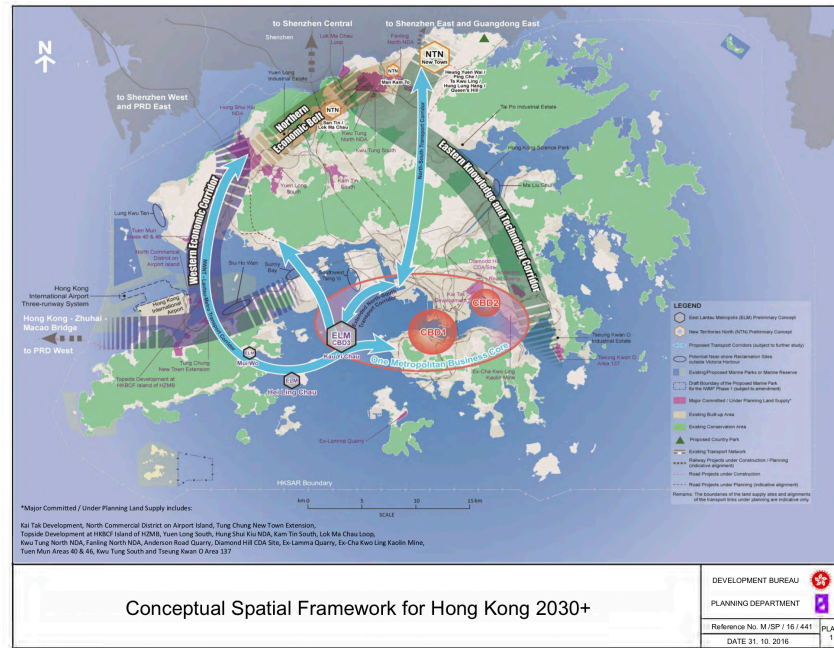


Fig 33 : *Hong Kong 2030+, Towards a planning vision and strategy transcending 2030*, 2016 : en haut, Conceptual spatial framework ; en bas, One hour Inter-city Traffic Circle within the Greater Pearl River Delta Region

Les pannes des projets et les impasses des récits sont à comprendre conjointement. D'un côté, la tentation de la diffusion, manifestée par la course infrastructurelle régionale, s'inscrit dans l'horizon d'une méga-région intégrée qui se heurte aux velléités du maintien de l'indépendance de l'archipel. De l'autre côté, la crainte de la contamination caractérisée par les signes insistants de la réunification, palpable dans les projets centraux de West Kowloon, conduit Hong Kong à vouloir opérer un repli sur elle-même pour continuer à jouer la carte de la *World City*. Le dernier schéma directeur *Hong Kong 2030+, Towards a planning vision and strategy transcending 2030*, revient sur le destin contradictoire qui attend la ville que Paul MP Chan, ministre du développement, qualifie de « Asia's world city »: « Les régions des méga-villes sont le pivot (nexus) de la croissance économique. Hong Kong et la région du Pearl River Delta constitueront l'une de ces régions qui exploitera le potentiel de croissance de la région Asie-Pacifique⁶⁰⁵. » [33]

Qu'est-ce que la ville monde ?

« La PADS et le Métroplan dans une certaine mesure, propagent (propagate) une ville d'infrastructures, ce qui élargit la vision de Hong Kong au-delà de sa frontière actuelle avec la Chine. Le développement futur de cette infrastructure risque de rendre la frontière physique encore moins claire⁶⁰⁶. »

Comme le signalait dès 1997 Naonori Matsuda, la question des frontières entre Hong Kong et la Chine, de leur maintien et de leur dépassement, travaille le projet métropolitain, l'infrastructure les transcendant sans non plus les effacer. L'absence de récit post 2047 ou plutôt la présence d'un horizon (l'intégration dans un seul système régional), conduit les autorités à envisager leur déploiement territorial dans plusieurs directions (le delta, la ville intérieure, le continent), l'incertitude dominant en même temps que renchérit l'hystérie constructive. Mais cette course infrastructurelle qui avait fait ses preuves pour 1997, peut-elle répondre à la question, alors que le récit sur lequel devraient s'appuyer ces projets n'est pas écrit ?

⁶⁰⁵ *Hong Kong 2030+; Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030*, Secretariat for development, October 2016, p.3. Lire aussi les articles de recherche sur les différents scénarios d'intégration. Jianfa Shen et Xiaolong Luo, « From fortress Hong Kong to Hong Kong-Shenzhen Metropolis: the emergence of government-led strategy for regional integration in Hong Kong », *Journal of Contemporary China*, Vol 22, n°84, 2012, pp.944-965; Chun Yang et Si-ming Li, « Transformation of cross-boundary governance in the Greater Pearl River Delta China: Contested geopolitics and emerging conflicts », *Habitat International*, n°40, 2013, pp.25-34; Jianfa Shen, « Not quite a twin-city: cross-boundary integration in Hong Kong and Shenzhen », *Habitat International*, n°42, 2014, pp.138-146.

⁶⁰⁶ Naonori Matsuda, « Hong Kong's Future as an "Airport City" », *op.cit.*, p.82.

Devenue objectif sans horizon, la prédominance des matérialités infrastructurelles sur leur mise en récit, pose la question d'une accélération sans résonance⁶⁰⁷. Nous empruntons ici les concepts du sociologue Hartmut Rosa qui recourt à ce terme de résonance pour qualifier le mode d'existence dynamique dont sont l'objet nos sociétés et leurs villes. L'un des auteurs du dossier que la revue japonaise *Space Design* consacre en 1997 à la « ville aéroport » de Hong Kong, Hikaru Kinoshita, évoquait aussi cette forme de stabilisation dynamique, indiquant l'existence à Hong Kong d'une vitesse infrastructurelle dans laquelle la ville et l'individu ne font plus qu'un⁶⁰⁸. De manière prémonitoire, Kinoshita convoquait les films de Wong Kar Wai pour illustrer sa pensée. Dans son opus *2046*, sorti en 2004, le cinéaste fera en effet un usage très particulier de la science-fiction en se projetant dans l'impasse d'une félicité amoureuse que le titre du film redouble d'une dimension politique. *2046* appartient au passé et au futur et si le film convoque les signifiants communs du genre, c'est pour invoquer une idée opposée à celle qui leur est traditionnellement associée. Ainsi, le train supersonique se fait-il vecteur d'immobilité, les allers-retours temporels mènent-ils à une impasse décisionnelle, et le concept du futur est-il dépendant de celui de mémoire⁶⁰⁹.
[34]

Le méta-récit infrastructurel, urbain et politique, qui s'achève ici provisoirement, montre combien l'identification de la scène qui le porte et le réalise, est essentielle pour comprendre les conditions de la naissance des projets, les méandres de leur existence, les rebondissements de leurs controverses, leurs succès et leurs impasses. L'efficace du projet ne se mesure pas seulement à la réalisation du discours par le construit même si à Hong Kong - et comme le rappelait Philippe Haeringer à propos des régimes libéro-autoritaires -, la planification a réussi l'exploit de se réaliser telle quelle⁶¹⁰. Il s'analyse aussi dans les interstices qui apparaissent entre les discours et les pratiques, dans ces plis que nous avons tenté de dénouer à travers cette

⁶⁰⁷ Hartmut Rosa, *Accélération, Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 ; Hartmut Rosa, *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*, Paris, La Découverte, 2018.

⁶⁰⁸ Hikaru Kinoshita, « The Significance of Designs Apposite to Hong Kong » : « Dans le contexte de la rétrocession, il existe une incertitude quant à la suite des événements. Cette absence de récit (ou plutôt la présence d'un récit qui rend l'existence du récit impossible) et la seconde nature du phénomène rappellent les films de Wong Kar Wai. Le résultat est une infrastructure de la vitesse unique pour Hong Kong, vitesse dans laquelle la ville et l'individu ne font qu'un. Pour la vitesse, Hong Kong est première et peut être que si un point de vue différent était adopté, elle pourrait profiter de ce terrain fertile pour créer une nouvelle culture. », in *Ibid*, p.60

⁶⁰⁹ Lire sur CloneWeb, « La Sf Chinoise, mouvements science-fictionnels à Hong Kong », publié le 7 juin 2015. <https://www.cloneweb.net/gros-dossier/la-sf-chinoise-2-mouvements-science-fictionnels-a-hong-kong/> Et de Nashidil Rouiaï, « Le Hong Kong hollywoodien : ville verticale, ville exotique, ville politique ? », in *Imaginaires de la vi(II)e en hauteur, Géographies et cultures*, Paris, L'Harmattan, n°102, 2018, pp.143-166.

⁶¹⁰ Philippe Haeringer, *La refondation mégapolitaine, op.cit.*



Fig 34 : Wong Kar Wai, 2046, Sorti en 2004

enquête sur les raisons et les actions qui ont conduit l'événement aéroportuaire à transformer la ville en même temps que celle-ci le façonnait. En un temps court, la « ville-aéroport » s'est construite à la fois comme fiction, réforme, emblème, monde en soi, vitrine, prototype, leçon, renouant avec les figures de l'imaginaire de la ville aérienne qui ont jalonné l'histoire centenaire de la construction urbaine des aéroports⁶¹¹.

La transformation physique et géographique de Hong Kong par son infrastructure doit son avènement à l'horizon de la rétrocession, futur ouvert et décisif qui conduit les autorités de la cité-Etat à vouloir affirmer son indépendance par un projet de métamorphose physique dont l'aéroport sera le fer de lance. Décisions politiques et événements urbains vont construire de concert cette histoire. Le désir d'émancipation s'incarne dans un programme de grands travaux qui va contribuer à agrandir le domaine de la cité, vers la périphérie, vers le delta, vers le continent. Le « saut quantique » que réalise le déploiement de la « city of infrastructure » se fait selon un double mouvement, celui, centripète, que produit le déplacement de l'aéroport, balancé par celui, centrifuge, qui conduit le projet à être réapproprié par la scène urbaine hongkongaise.

La réalisation de la « ville-aéroport » se traduit de plusieurs façons : la création de son sol par l'extension et l'équipement ; le dépassement des frontières dimensionnelles, techniques, paysagères. Le récit conquérant qui anticipe et raconte cet avènement, s'appuie sur les superlatifs, les métaphores, les parallèles, ainsi que les discours, inaugurations et médiatisations de tous registres. Pour s'ancrer dans le réel de la ville, il s'alimente des controverses, des oppositions et des rebondissements. Qu'il s'agisse de la localisation du nouvel aéroport, de son programme de travaux, du dispositif de la ligne de métro express, de la taille des claims projetés, le projet d'une extension du domaine des possibles se concrétise au fil des batailles qui mettent aux prises les arguments et les acteurs de la scène, et dont la résolution participe de son avènement. Dans le système libéral et autocratique de Hong Kong, les opposants seront (con-)vaincus et deviendront partisans. La « ville aéroport » se constitue ainsi comme une scène travaillée par l'instabilité des tensions entre attraction et disjonction qui secouent son territoire, des controverses qui médiatisent son projet, des écarts entre l'image et l'usage qui modifient son expérience urbaine. Cette agrégation progressive se lit dans la sémantique prolifique - « The new Airport in Central », « City as airport vs Airport as city », « Bringing new airport back to the city », « Minicity within a city », « Dissolution of the grain of Kong Kong », « A great room in the city », « Self-

⁶¹¹ Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville, op.cit.*

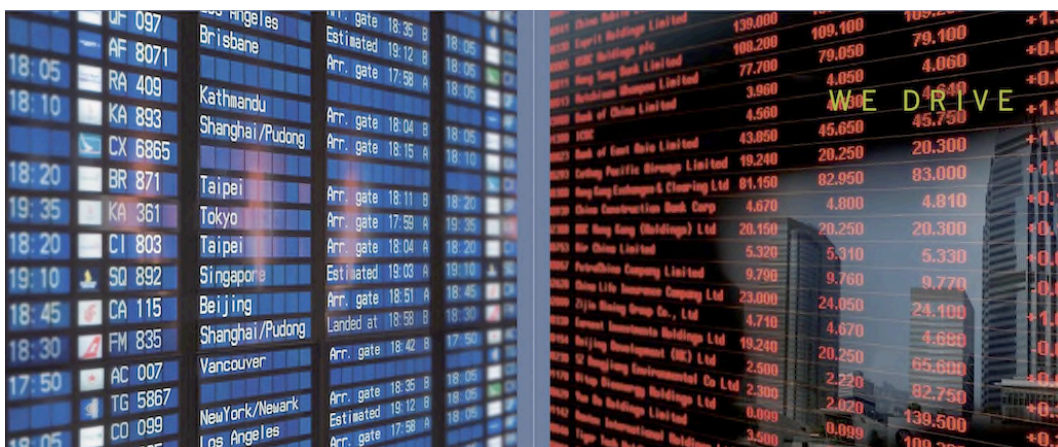


Fig 35.1 : Rapport d'activité de Hong Kong International Airport (HKIA), 2006-2007, « HKIA, Where opportunities converge », couverture et doubles pages intérieures

contained island » - dont les formules agissent comme des prophéties autoréalisatrices.

Désormais, la Chine impose ses vues à la cité-Etat dont l'horizon, même décalé de cinquante ans, est l'intégration sans alternative. La considérant comme déjà acquise, le grand voisin voit d'ailleurs bien plus grand, les franchissements étant destinés à se multiplier sur la rivière des Perles comme s'il s'agissait du fleuve d'une ville. Surtout le projet de « route de la soie : One Belt, One Road » dite OBOR, déploiera ses tentacules à travers le monde tout entier⁶¹². Toujours grandir, ne jamais s'arrêter. La ville n'est jamais finie et se nourrit de dynamiques complexes, dont la projection appelle inéluctablement à son dépassement. La *Megalopolis* du delta, la *Metropolis* de Hong Kong – Shenzhen ou la *Megacity* de Hong Kong : alors que l'horizon 2047 paraît s'assombrir, les formes d'agrandissement que projette la ville suivent des itinéraires contrastés, montrant par l'éclatement des destins, la fragilité du projet de « city of infrastructure ». L'absence de miroir tendu à la ville pour se projeter, semble empêcher sa mise en mouvement en bon ordre. Ambigu ou divergent, le dessein urbain bride les possibles.

Il y a une forme de mirage dans la façon dont sont envisagées les infrastructures comme fin en soi alors qu'elles constituaient auparavant des instruments de la transformation urbaine. Quand la communication de l'autorité aéroportuaire reprend les slogans du moment (« Green » ou « Smart ») pour tenter de prolonger les liens historiques entre sa fondation et la réforme urbaine de Hong Kong⁶¹³ [35], les terminaux aéroportuaires « en ville » privilégient le commerce avant la mobilité tandis que la manipulation radicale de la géographie physique et naturelle en vue d'un rétrécissement de l'espace-temps perturbe encore plus les équilibres écologiques. La carte n'est pas le territoire, la société hypermobile n'est pas celle qui compose la ville. Cette « pensée » de la ville - au sens de projection - qui sert le dessein des édiles, a des effets tangibles. C'est en cela qu'il faut prendre au sérieux les discours qui portent les infrastructures.

⁶¹² Lire de Laurence Defranoux, « Route de la Soie, Pékin déploie ses tentacules », *Libération*, 13-14 mai 2017, pp.8-9.

⁶¹³ « HKIA : Where opportunities converge », Rapport d'activités 2006-2007, Hong Kong International Airport; « Hong Kong International Airport, Our Green airport », Rapport d'activités 2009-2010, Hong Kong International Airport ; Rapport d'activité, 2012-2013, Hong Kong International Airport; « HKIA, A Hong Kong Story », Rapport d'activités 2015-2016, Hong Kong International Airport

CONCLUSION

Les études qui s'achèvent montrent que l'on ne peut saisir la nature des villes sans comprendre la construction historique des infrastructures qui les façonnent. Elles indiquent que l'histoire urbaine des infrastructures, parce qu'elle soulève des questions propres relatives aux sources, aux terrains, aux objets, interroge la manière d'approcher les villes. Leur genèse s'inscrit dans un récit métropolitain qui marque leur destin. Leur réalisation suit des trajectoires propres en même temps qu'elle s'ancre dans les mouvements urbains. Leur approfondissement peut éclairer les conditions selon lesquelles les villes se transforment ; il informe des médiations selon lesquelles celles-ci pensent et réalisent leurs infrastructures.

Comment les métropoles (s'a-) grandissent ?

« Variable explicative et expliquée de son propre devenir » : cette enquête diachronique sur des infrastructures aussi omniprésentes (parce que politiques) qu'invisibles (parce que diffuses) met à jour le jeu d'influences entrecroisées qu'elles nouent avec les villes dont elles sont les instruments de la transformation et qu'il faut saisir dans toute la complexité de leurs causalités multiples. Comme nous le rappelait Marc Bloch, « toute société, comme tout esprit, est issue de constantes interactions⁶¹⁴. » Ces entrelacements infra-urbains peuvent se caractériser par les figures que nous avons énoncées comme hypothèses pour saisir les stratifications selon lesquelles se comprennent les empreintes urbaines des infrastructures. L'oxymore du parkway new-yorkais embrasse les contradictions entre nature et urbain, entre vision et opération, entre dessin et paysage. Le sismographe du Grand Paris des infrastructures traduit les secousses et les interférences selon lesquelles elles s'imposent et mutent dans une rigidité plastique. Le méta-objet de l'aéroport hongkongais se déploie selon une course permanente au dépassement dont les fins s'obscurcissent à mesure de la prolifération des moyens.

⁶¹⁴ Marc Bloch, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpen, 1963, tome II, pp. 837-838.

Parce-qu'elles montrent les liens inaltérables et mouvants de la ville à son infrastructure, ces enquêtes témoignent de processus de « localisation » spécifiques, dans l'espace et dans le temps. Dans l'espace d'abord. D'une ville à l'autre, les infrastructures ne se ressemblent pas. Ce qui les façonne transcende pour partie les situations locales, mais renforce dans le même temps les effets de localisation. Cette alchimie entre localisation et extra-territorialisation résulte de la nature propre de l'infrastructure qui oppose un miroir à la ville dont elle offre une représentation : de sa totalité, de son futur. Détaché de la ville pour mieux la figurer, le miroir est projection - anticipant la réforme - parfois mirage - déformant les attentes.

Dans le temps ensuite. Ces distorsions complexes résultent des rapports qu'entretiennent les infrastructures au présent et au futur. Porteuses de changements radicaux, qu'il s'agisse des pratiques mobiles ou des environnements urbains, elles soulignent dans le même temps la persistance de l'ordre ancien qui les projette, attestant de sa vigueur et de sa souplesse. Ce que soulignait Bernard Lepetit lorsqu'il appelait à comprendre le processus historique de transformation du système urbain comme le lieu d'une imbrication qui « produit du neuf avec le vieux et du vieux avec le neuf, le système urbain [étant] en permanence dans un déséquilibre partiel⁶¹⁵. »

Le temps constitue le premier des termes qui façonne l'infrastructure. Divers et éclaté, rarement synchrone, il est la relation par laquelle s'agrandissent les villes - de l'événement à la longue durée, du futurisme à l'obsolescence, de l'anticipation à l'inachèvement, de l'adaptabilité à l'extensivité, du narratif au spatial. Comprendre l'infrastructure comme relation temporelle, conduit à saisir le « Grand » comme processus plus que comme état, cette dynamique ne pouvant être définie d'emblée, du fait des distorsions que le temps opère entre les intentions et les effets.

Le récit est un deuxième terme constitutif de l'infrastructure. Héritant des traces du passé, il détient une fonction performative, déréalisant la matérialité en même temps qu'il renouvelle l'imaginaire. Fiction du réel, il condense les attentes, cristallise les positions. Médiation, il est un langage qui permet aux édiles de reprendre le contrôle de l'action par le dire. Traversant les infrastructures, le récit offre à chaque fois une succession d'épisodes écrits pour réaffirmer à chaque âge de la ville, leur destin, l'ensemble ne formant pas une « histoire » linéaire mais plutôt une réécriture des séquences dans des contextes qui changent. C'est en cela que l'on peut parler de palimpseste. Les textes effacés sont toujours présents et constituent comme l'a montré l'odyssée new-yorkaise du parkway, des strates bien réelles de son existence.

⁶¹⁵ Bernard Lepetit, « Vingt ans de recherche française en histoire urbaine », *op.cit.*, pp.10-11

La souveraineté est le troisième terme déterminant l'avènement, le déploiement ou la crise de l'infrastructure. Elle interroge la question du pouvoir. L'infrastructure y apparaît comme un instrument politique de la puissance des villes, très souvent portée par des autorités supra-locales : Etats, régions, métropoles. Elle incarne leur capacité à se réappropriier le territoire et à reconfigurer la sphère des acteurs qui participent à son gouvernement. Ces « pouvoirs » de l'infrastructure expliquent les conflits de souveraineté, les résistances fortes dont elle fait l'objet : controverses, contestations, luttes, mettant en évidence le rôle prégnant des Etats dans leurs crises et leurs dénouements.

Le futur des infrastructures, une prospective « problème »

Temps, récit, souveraineté : nous avons vu que ces modes d'existence gouvernent la gestation et la mutation des infrastructures, et ce faisant façonnent la transformation des métropoles auxquelles elles appartiennent. Ils conditionnent la mobilisation récurrente que nous voyons à l'œuvre dans les changements dont elles font l'objet et dont les finalités sont aussi incertaines que les raisons⁶¹⁶.

Dans ces conditions, que dit notre contemporain (le futur qu'il projette, le récit qu'il écrit, les pouvoirs qu'il mobilise) du devenir des infrastructures ? Et que dit la situation présente des infrastructures du futur des villes ? Le projet infrastructurel peut-il résoudre les apories que met en relief l'impasse de l'Anthropocène, en rendant la ville « intelligente », c'est-à-dire capable d'apprendre de sa mémoire et de se stratifier à partir d'elle ? En intégrant les contraires ; en pensant de concert la ville, l'environnement et le territoire ; en palliant les désintégrations qui semblent plus chroniques qu'elles ne l'ont été ? Ou au contraire, encouragera-t-il la technique à poursuivre sa course folle, échappant à ses inventeurs, monopolisée par un petit nombre d'acteurs qui en dévient la signification ? Ce que les enquêtes montrent, c'est que les énoncés génériques comme celui de la « Smart City », ambigu et très en vogue dans nombre de villes, ne peuvent prendre racine sans épouser la matérialité des villes qu'elles entendent transformer. Dès lors, il s'agit d'interroger la réalité du futur que porte ce projet, ainsi que les pouvoirs qu'il met en jeu.

⁶¹⁶ « Une société dynamique qui ne va nulle part », écrivait de manière pessimiste, David Noble, il y a plus de quarante ans. David Noble, *America by Design: Science, Technology and the rise of corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1977, p. XVII.

Ces études montrent que l'infrastructure ne peut être envisagée que dans une perspective holistique qui permette d'embrasser la longue durée et la grande échelle dans lesquelles elle se déploie. Cet « espace » (ou « scène ») fait converger des forces multiples qui s'opposent et fertilisent. Leur mise à jour est essentielle pour comprendre ce qui est à l'œuvre. Car ce n'est pas tant la technique qui impose sa loi – automobile ou aérienne -, emportant la ville ou l'asservissant à ses logiques. Loin d'un déterminisme simple, c'est plutôt ce dialogue entre des mondes propres et entrecroisés (la mobilité, l'urbain) qui cristallise les transformations. Captant les idées en cours, la conception de l'infrastructure légitime et transforme la réflexion urbaine. Dans le même temps, elle se remodèle selon ces nouvelles idées. Ce qui explique l'instabilité des figures énoncées dont les traductions spatiales se transforment en permanence. Leurs représentations s'ajoutent, se déforment, participent du regard que l'on porte sur ces objets : regard fasciné sur leur capacité à renouveler les futurs, regard critique sur l'accumulation des futurs passés, les controverses stimulant de nouvelles fictions.

En cela, ces propos conclusifs font écho à l'appel de Bernard Lepetit qui militait pour considérer l'histoire urbaine comme « histoire problème ». L'historien proposait de « reconnaître la diversité des formations humaines qui se succèdent derrière l'apparence permanente des sites et du vocabulaire pour contribuer à une définition historique de l'urbain [et], au lieu de réduire la complexité de la ville, [de s'efforcer] d'en jouer pour comprendre les processus par lesquels les acteurs redéfinissent en permanence, à la fois sans le vouloir et en le voulant, l'organisation du social au sens large⁶¹⁷. » Au moment où des forces puissantes et contradictoires – écologique, libérale, numérique - bouleversent notre société urbaine, la conception des infrastructures à venir, qu'il s'agisse de celles, existantes, qui se réécriront, ou de celles, futures, qui se dessineront, doit sans aucun doute, s'inscrire dans une prospective « problème ».

⁶¹⁷ Bernard Lepetit, « Vingt ans de recherche française en histoire urbaine », *op.cit.*, p.13.

BIBLIOGRAPHIE

Ville, infrastructure, temps

- Agamben Giorgio, *Qu'est-ce qu'un dispositif?*, Payot, 2007
- Akrich Madeleine, « The description of technical objects », in Bijker Wijke B. and Law John, *Shaping Technology, Building Society: studies in sociotechnical change*, MIT Press, 1992
- Allen Stan, *Point+Lines, Diagrams and projects for the city*, Princeton Architectural Press, 1999
- Allen Stan, « Beyond Landscape urbanism », *Lotus international*, n°139, 2009
- Alonzo Eric, *L'architecture de la voie*, Marseille, Editions Parenthèses, 2018.
- Amin Ash, « Lively Infrastructure », *Theory, Culture, Society*, vol. 31, n° 7/8, 2014, pp. 137-161
- Angelil Mark et Klingmann Anna, « Hybrid morphologies, infrastructure, architecture, landscape », *Daidalos*, n°73, 1999, pp.16-24
- Augé Marc, *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, le Seuil, 1995
- Arendt Hannah [1961], *La crise de la culture*, Paris, Traduction française, 1968.
- Ascher François, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob, 1995
- Ascher François, *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Editions Odile Jacob, 2001
- Banham Reyner, « The Obsolescent airport », *Architectural Review*, Vol.132, octobre 1962, pp.251-260
- Barber Benjamin, *Et si les maires gouvernaient le monde ? Décadence des Etats, grandeur des villes*, Paris, Rue de l'Echiquier, 2015
- Barles Sabine, *La ville délétère, Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIIIe-XIXe siècles*, Champ Vallon, 1999
- Barthes Roland, *La Tour Eiffel*, Paris, Delpire, 1964
- Bassières Laurence, « De l'infrastructure territoriale au territoire du patrimoine, le réseau des Sources du Nord », *FabricA* mai 2011, pp.28-53
- Beck Ulrich, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?*, Aubier, 2006
- Belanger Pierre, *Landscape as Infrastructure*, Routledge, 2016
- Beuscart Jean-Samuel et Peerbaye Ashveen, « Histoire de dispositifs », *Terrains et Travaux*, 2006/2, n°11, pp.3-15

Bloch Marc, *Apologie pour l'histoire ou le métier d'historien* 1949, Armand Colin

Bloch Marc, « Technique et évolution sociale : réflexions d'un historien », *Europe*, 1938, pp.23-32 in *Mélanges historiques*, Paris, Sevpen, 1963, tome II, pp.833-838

Bocquet Denis et Fettah Samuel (Ed), *Réseaux techniques et conflits de pouvoir, Les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Collection Ecole Française de Rome, 2007

Bocquet Denis, « Gouvernance territoriale et enjeux du Grand Paris : la métropole capitale entre inerties et réformes », in Bastian Sabine et Trouilloud Franck, *Frankreich und Frankophonie*, Meidenbauer, 2009, pp.25-48

Bonneuil Christophe et Fressoz Jean-Baptiste, *L'événement Anthropocène, La Terre, l'Histoire et nous*, Seuil, Paris, 2014

Bowie Karen et Texier Simon (Eds), *Paris et ses chemins de fer*, Délégation à l'Action historique de la Ville de Paris, 2003

Bowker Geoffrey et Star Susan Leigh, *Sorting things out: classification and its consequences*, MIT Press, 1999.

Brenner Neil (Eds), *Implosions/Explosions. Towards a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, Jovis, 2014

Carse Ashley, « Keyword: infrastructure: How a humble French engineering term shaped the modern world » in Harvey Penelope, Jensen Casper Bruun, Morita Atsuro (Eds), *Infrastructures and social complexity, A companion*, Routledge, 2017, pp.27-39

Castells Manuel, *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 1996

Chamayou Grégoire, *La théorie du drone*, Paris, Editions La Fabrique, 2013

Charmes Eric, Launay Lydie, Vermeesch Stéphanie, « Le périurbain, France du repli ? », *La Vie des Idées*, 28 mai 2013, <http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html>, consulté le 11 janvier 2018

Chatzis Konstantinos, « Le nouveau monde des infrastructures » in Chatzis Konstantinos, Jeannot Gilles, November Valérie, Ughetto Pascal (Eds), *Les métamorphoses de l'infrastructure, Entre béton et numérique*, Peter Lang International, , pp.19-48

Choay Françoise et Merlin Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988

Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph, Les seuils de la ville*, Paris, Picard, 1992

Cohen Jean-Louis et Damisch Hubert (ed.), *Américanisme et modernité, L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS/Flammarion, Paris, 1993.

Corboz André, *Le territoire comme palimpseste et autres essais* (Introduction de Sébastien Marot), Besançon, Editions de l'imprimeur, 2001

Corboz André, « « Non city » revisited » in « *La ville inquiète* », *Le temps de la réflexion*, Paris, Gallimard, n°VIII, 1987, pp.45-59

Corboz André, « La Suisse comme hyperville », *Le Visiteur*, n°6, 2000, pp.112-129

Cottureau Alain, « Les batailles pour la création du métro de Paris : un choix de mode de vie, un succès pour la démocratie locale », *Revue d'Histoire du XIXème siècle*, n°29, 2004, pp.89-151

Coutard Olivier, « Services urbains : la fin des grands réseaux ? » in Coutard Olivier et Lévy Jean-Pierre (Eds), *Ecologies urbaines*, Economica/Anthropos, 2010, pp.102-129

Coutard Olivier et Rutherford Jonathan, « Vers l'essor de villes «post-réseaux»: infrastructures, changement sociotechnique et transition urbaine en Europe » in Forest Joëlle et Hamdouch Abdelillah, Eds, *Quand l'innovation fait la ville durable*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 2015, pp.97-118

Crutzen Paul, « Geology of Mankind : The Anthropocene », *Nature*, Vol. 415, 2002, traduit in « La géologie de l'humanité : l'Anthropocène », *Ecologie et politique*, n°34, 2007/1, pp.141-148

Damisch Hubert, *Skyline, La ville Narcisse*, Paris, Seuil, 1996

De Block Greet, "Ecological infrastructure in a critical-historical perspective: from engineering 'social' territory to encoding 'natural' topography", *Environment and Planning A*, 2015, pp.1-24

De Meulder Bruno et Shannon Kelly, « Traditions of landscape urbanism » *Topos*, juin 2010, n°71, pp.68-73

Deleuze Gilles, « Qu'est-ce qu'un dispositif ? » in *Michel Foucault philosophe, Rencontre internationale*, Paris, Rencontres des 9-10-11 janvier 1988, Seuil, pp.185-195

Depaule Jean-Charles et Topalov Christian, « La ville à travers ses mots », *Enquête 4, La ville des sciences sociales*, 1996, pp.247-266

Desportes Marc et Picon Antoine, *De l'espace au territoire, L'aménagement en France (XVIe-XXe siècles)*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1997

Desvigne Michel, Tiberghien Gilles, *Natures intermédiaires*, Birkhäuser, 2009

Desvigne Michel, Imbert Dorothee, *A landscape inventory : Michel Desvigne paysagiste*, ORO Edition, 2018

Desvigne Michel, « Natural infrastructures and shapes of time », Symposium *The country [side] : Infrastructure for the city ?* (Convenor Nasrine Seraji), Hong Kong University, 11 Avril 2019, à paraître.

Didelon Valéry, *Euralille, Vers un nouvel urbanisme*, Université Paris I, mémoire d'habilitation à diriger les recherches, 2018

Dikeç Mustafa, *Urban rage, the revolt of the excluded*, Yale University Press, 2018

Dupuy Jean-Pierre, *Pour un catastrophisme éclairé*, Paris, Seuil, 2004

Easterlings Keller, *Organization Space, landscapes, highways and houses in America*, MIT Press, 1999

Easterlings Keller, *Extrastatecraft, The Power of Infrastructure space*, Verso, 2014

- Edgerton David et Pestre Dominique, « De l'innovation aux usages, dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales : Histoire, sciences sociales*, n°4-5, 1998, pp.815-837
- Edwards Paul N., « Infrastructure and modernity: Force, Time and Social organisation in the History of sociotechnical systems », in Misa Thomas, Brey Philip, Feenberg Andrew (eds), *Modernity and Technology*, Cambridge, Ma, MIT Press, 2003, pp. 185-225.
- Edwards Paul N., Bowker Geoffrey C., Jackson Steven J. et Williams Robin, « Introduction: An Agenda for Infrastructure Studies », *Journal of the Association for Information Systems*, vol. 10, n° 5, mai 2009, p. 365-374
- Ethington Philip et Schwartz Vanessa, "An atlas of the urban icons project", *Urban history*, Vol 33.1, 2006, pp.5-19.
- Farhat Georges, "Les paradoxes du paysage infrastructurel », *Paysages contemporains/Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n°4, avril 2000, pp.35-44
- Febvre Lucien « Face au vent, manifeste des Annales nouvelles », *Combats pour l'histoire*, 1992 [1946], pp.35, 40, 41
- Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Norma Editions, [1906], 1997
- Foucault Michel, « Le jeu de Michel Foucault », Entretien, *Dits et écrits*, Tome II. 1976-1979, Paris, Gallimard, 1994 [1977], Texte n°206
- Gandy Matthew, « Cyborg Urbanization », *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 29.1, mars 2005, pp.26-49
- Gandy Mathew, « From urban ecology to ecological urbanism: an ambiguous trajectory », *Area*, Royal geographical Society, 2015, doi: 10.1111/area.12162.
- García-Germán Javier, "Infrastructure and time: a propos anticipation and adaptation", *Quaderns*, n°262, automne 2011, pp.46-48
- Geipel Finn et Andi Giulia (LIN), *Grand Paris métropole douce*, Editions Jean-Michel Place, 2009
- Gilli Frédéric, *Le Grand Paris, Emergence d'une métropole*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014
- Graber Frédéric, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les travaux publics (18è-19è siècles): pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°58, 2011, pp.7-33
- Graham Stephen et Marvin Simon, *Splintering Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, 2001
- Graham Stephen (Eds), *Disrupted Cities, When infrastructure fails*, Routledge, 2009
- Gras Alain, *Oil, Petite anthropologie de l'or noir*, Paris, B2 Editions, 2015
- Gras Alain avec Poirot-Delpech Sophie, *Grandeur et dépendance, Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, Presses Universitaires de France, 1993

- Haeringer Philippe (Eds), *La refondation mégapolitaine, Une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome I L'Eurasie post-communiste*, Centre de prospective et de veille scientifique, Techniques, Territoires et Sociétés, n°36, 2002
- Hartog François, *Régimes d'historicité, Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003
- Harvey Penelope, « The topological quality of infrastructural relation, an ethnographic approach », *Theory, Culture and Society*, Vol.29, n°4-5, pp.76-92
- Harvey Penelope, Jensen Casper Bruun, Morita Atsuro (Eds), *Infrastructures and social complexity, A companion*, Routledge, 2017
- Hein Carola, "Oil Spaces : the global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague area", *Journal of Urban History*, 2018, Vol 44(5), pp.887-929, <https://doi.org/10.1177/0096144217752460>
- Howe Cymene et al, « Paradoxical infrastructures : Ruins, Retrofit and Risk », *Science, Technology and Human Values*, 2016, Vol.41, n°3, pp.327-343
- Hughes Thomas P., *Networks of Power, Electrification in Western society, 1880-1930*, The Johns Hopkins University Press, 1983
- Hughes Thomas P., entretien avec Olivier Coutard, « Quinze ans de recherches historiques et sociales sur les grands systèmes techniques, un entretien avec Thomas Hughes », *Flux*, n°25, 1996, pp.40-43
- Ibelings Hans, *Supermodernism, Architecture in the Age of Globalization*, Rotterdam, Nai, 2002
- Ion Jacques, Micoud André, Peroni Michel et al, *Métropoliser la ville: étude exploratoire sur quelques transformations récentes des façons de dire l'urbain*, CRESAL, Commissariat général au Plan, 1989, 75 p.
- Iriye Akira, « Réflexions sur l'histoire globale et transnationale », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°121, 2013, <http://journals.openedition.org/chrhc/3174>
- Iriye Akira et Saunier Pierre-Yves (Eds), *The Palgrave Dictionary of Transnational History from the Mid-19th Century to the Present Day*, Palgrave-Macmillan, 2009.
- Jaglin Sylvie, « Politiques d'infrastructures en Afrique subsaharienne. Le réseau est-il soluble dans la transition urbaine ? » in Kostas Chatzis, *op.cit.*, pp.173-198
- Jarrige François, *Technocritiques, Du refus des machines à la contestation des technosciences*, Paris La Découverte, 2014
- Jullien François et Marchaisse Thierry, *Penser d'un dehors (La Chine)*, Paris, Seuil, 2000.
- Kaika Maria et Swyngedouw Erick, « Fetishizing the modern city, the phantasmagoria of urban technological networks », *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 24, Issue1, mars 2000, pp.120-138
- Koolhaas Rem, *New York Délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Editions Parenthèses, 1978.

Koolhaas Rem, "What ever happened to Urbanism", OMA (with Bruce Mau), *S,M,L,XL*, OMA, New York, The Monicelli Press, 1995, pp. 961-971. Traduit par Fromonot Françoise in *Criticat*, n°8, septembre 2011, pp.80-83

Koolhaas Rem, « Côté campagne » et « Le meilleur des mondes : population, territoires, technologie » in *Marnes*, N°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2011, pp. 87-131

Koolhaas Rem, *Etudes sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*, Paris, Manuels Payot, 2017 (préface de Manuel Orazi)

Koselleck Reynhardt, *Le futur passé, Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, 1990

Larkin Brian, « The politics and poetics of infrastructure », *The Annual Review of Anthropology*, Vol.42, 2013, pp.327-343

Lascoumes Pierre et Le Galès Patrick, *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, 2005

Latour Bruno, *Face à Gaïa, Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015

Latour Bruno, *Où atterrir ?, Comment s'orienter en politique*, Paris, Seuil, 2017

Leduc Jean, *Les historiens et le temps : Conceptions, problématiques, écritures*, Paris, Seuil, 1999

Lefebvre Henri, *Du rural à l'urbain*, Paris, Anthropos, 1970

Lefèvre Christian, Roseau Nathalie, Vitale Tommaso (Eds), *De la ville à la métropole, les défis de la gouvernance*, Paris, Œil d'Or, 2013

Lepetit Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988

Lepetit Bernard, "Une herméneutique urbaine est-elle possible?" publié in Lepetit Bernard et Pumain Denise (Eds), *Temporalités Urbaines*, Paris, Anthropos/Economica, 1993, pp.287-299

Lepetit Bernard, « Le temps des villes », *Villes, histoire et culture*, Université des Sciences Humaines de Strasbourg, n°1, décembre 1994, pp.11-12

Lepetit Bernard, « La ville, cadre, objet, sujet: Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine. », *Enquête*, 4, La ville des sciences sociales, 1996, <https://enquete.revues.org/663>, pp.11-34

Lorrain Dominique (Eds), *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2011

Lorrain Dominique, *L'urbanisme 1.0, Enquête sur une commune du Grand Paris*, Raisons d'agir Editions, 2018

Lorrain Dominique, « Comparer pour mieux comprendre : expériences de recherche, France, Europe, Chine », in Cousin Bruno, Authier Jean-Yves, Baggioni Vincent, Fijaljaw Yankel, Launay Lydie, Eds, *D'une ville à l'autre, La comparaison internationale en sociologie urbaine*, La Découverte, 2019

Lussault Michel, « L'espace pris aux mots », in Lévy Jacques (dir), « Nouvelles géographies », *Le Débat*, n°92, Paris, Gallimard, novembre-décembre 1996, pp.99-110

Mansat Pierre, « Agir en termes métropolitains », Entretien avec Olivier Mongin et Ana Sander, *Esprit*, octobre 2008, pp.186-194

Marot Sébastien, « Sub-Urbanism/Super-Urbanism, From Central Park to La Villette », *AA Files*, n°53, Printemps 2006, pp.20-37.

Marx Leo, *The Machine in the Garden, Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford University Press [1964], 2000

Mattelart Armand, *L'invention de la communication*, Paris, Editions de la Découverte, 1994

Maumi Catherine (Eds), *Pour une poétique du détour, Rencontre autour de André Corboz*, Paris, Editions de la Villette, 2010

Mumford Lewis, *Technique et civilisation* [1934], Marseille, Editions Parenthèses, 2015

Mumford Lewis, *The Highway and the City*, Harcourt Trade Publisher, 1958

Neyrat Frédéric, *La part inconstructible de la Terre, Critique du géo-constructivisme*, Paris, Editions du Seuil, 2016

Nicolin Pierluigi, "Paesaggi e infrastrutture", *Lotus international*, n°139, 2009, pp.16-23

Noble David, *America by Design : Science, Technology and the rise of corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1977

Nora Pierre, *Les lieux de mémoire*, Paris Gallimard, Bibliothèque illustrée des histoires, en trois tomes : Tome 1, *La République* (1984), Tome 2, *La Nation* (1986), Tome 3, *Les France* (1994)

Palmboon Frits, "Landscape urbanism, conflation or coalition ? ", *Topos*, juin 2010, n°71, pp.43-44.

Perec Georges, *Espèces d'espaces*, Editions Galilée, 1974

Picon Antoine, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 1998

Picon Antoine, *Les saint-simoniens, Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002

Picon Antoine, *La ville des réseaux, Un imaginaire politique*, Manucius 2014

Picon Antoine, « Infrastructure et imaginaire, une lecture alternative du changement technique » in Chatzis Konstantinos et al, *Les métamorphoses des infrastructures, entre béton et numérique, op.cit.*, pp.51-66

Picon Antoine, « Reconceptualizing the difference between the territorial and the urban », communication, séminaire *Urban Theory : A rebel without a cause, Un-splintering through Netwaorked Infrastructure*, Université d'Anvers, 13 décembre 2017

Pranlas-Descours Jean-Pierre, *Territoires partagés, L'archipel métropolitain*, Ed du Pavillon de l'Arsenal, 2002

Ratouis Olivier (eds), « La ville entre dire et faire », *Mots, Les langages du politique*, n°72, juillet 2003. <https://journals.openedition.org/mots/5293>

Ratouis Olivier, « La planification du Grand Paris au prisme des catégories urbaines, Des années 1930 aux années 1960 », *Inventer le Grand Paris, 40's-*

60's, *Regards croisés sur les métropoles*, Communication, Paris, Auditorium du Petit Palais, 1^{er} décembre 2015. A paraître sur www.inventerlegrandparis.fr

Ricoeur Paul, *Temps et Récit, Le temps raconté*, Paris, Editions du Seuil, 1985.

Ricoeur Paul, Préface de Hannah Arendt, *Condition de l'homme moderne*, Calmann-Lévy, 1988

Ricoeur Paul, *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Editions du Seuil, 2000

Rosa Hartmut, *Accélération, Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010

Rosa Hartmut, *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*, Paris, La Découverte, 2018

Roseau Nathalie, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

Roseau Nathalie, « Le projet comme récit métropolitain », *Le Visiteur*, 2012, n°18, pp.83-94.

Roseau Nathalie et Thébaud-Sorger Marie, eds, *L'emprise du vol, de l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, 2013

Roseau Nathalie, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire Urbaine*, n°45, 2016, pp.5-16.

Roseau Nathalie, « Les territoires de l'air, une culture moderne? » in Dominique Faria et al, *L'aviation, l'impact sur le temps et l'espace*, Editions du Manuscrit, 2019, A paraître.

Salomon Jean-Jacques, "Le retard technologique de l'Europe, I et II », *Esprit*, n°11 et 12, novembre et décembre, 1967, pp.755-775, pp.902-919

Sauget Stéphanie, *A la recherche des pas perdus, Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009

Secchi Bernardo et Viganò Paola, *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, Metispresses, 2011

Semal Luc et Villalba Bruno, « Obsolescence de la durée, la politique peut-elle encore continuer à disqualifier le délai », in Vivien Franck-Dominique, Lepart Jacques, Marty Pascal (Eds), *L'évaluation de la durabilité*, Editions Quae, 2013, pp.81-100.

Shannon Kelly et Smets Marcel, *The Landscape of Contemporary Infrastructure*, NAI, 2010

Shannon Kelly, « Towards integrating infrastructure and landscape », *Topos* mars 2011, n°74, pp.64-71

Sieverts Thomas, *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt* [1997], Marseille, Editions Parenthèses, 2004

Simondon Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Editions Aubier-Montaigne, 1958

Soja Edward W., *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Wiley- Blackwell, 2000

- Spinelli Luigi, "Quando l'infrastruttura diventa paesaggio", *Domus*, 10/2007, <https://www.domusweb.it/it/architettura/2007/10/17/quando-l-infrastruttura-diventa-paesaggio.html>
- Star Susan Leigh, « The ethnography of infrastructure », *American Behavioral Scientist*, 1999, pp.377-391
- Star Susan Leigh, « Ceci n'est pas un objet-frontière ! Réflexions sur l'origine d'un concept », *Revue d'anthropologie des connaissances*, Vol.4, n°1, 2010, pp.18-35.
- Star Susan Leigh et Ruhleder Karen, « Vers une écologie de l'infrastructure, Conception et accès aux grands espaces d'information », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 2010/1, Vol 4, pp.114-161.
- Thackara John, *In the Bubble : Designing for a complex world*, Cambridge, MIT Press, 2005
- Topalov Christian, Coudroy de Lille Laurent, Depaule Jean-Charles, Marin Brigitte, *L'Aventure des mots de la ville, A travers le temps, les langues, les sociétés*, Editions Robert Laffont, Collection Bouquins, 2010
- Uexfüll Jacob von [1934], *Milieu animal et milieu humain*, Paris, Bibliothèque Rivages, 2010.
- Van Damme Stéphane, *Métropoles de papiers, Naissance de l'archéologie urbaine à Paris et à Londres (XVIIè-XXème siècles)*, Editions Les Belles Lettres, 2012
- Veltz Pierre, *Mondialisation, villes et territoires, L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France, 1996
- Veltz Pierre, *Des lieux et des liens, Essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, Editions de l'Aube, 2012
- Veltz Pierre, « Fractures sociales, fractures territoriales ? », *Metis Europe*, 20 février 2017, http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html, consulté le 11 janvier 2018
- Viganò Paola, *Les territoires de l'urbanisme, Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, MetisPresses, 2014
- Vigour Cécile, *La comparaison dans les sciences sociales*, Paris, Editions La Découverte, 2005
- Wakeman Rosemary, *Practicing Utopia, an Intellectual history of the new town movement*, the University of Chicago Press, London-Chicago, 2016
- Waldheim Charles, "On landscape, ecology, and other modifiers to urbanism", *Landscape Architecture*, march 2010, pp.20-24
- Webber Melwyn (preface de Françoise Choay), *L'urbain sans lieu ni bornes*, Editions de l'Aube, 1996
- Williams Rosalind, *Notes on the underground, An Essay on Technology, Society and the Imagination*, The MIT Press, 2008
- Williams Rosalind, « Infrastructure as Lived Experience » in Pierre Bélanger, *Landscape as infrastructure*, Routledge, 2017, pp.6-7.

Yu Kongjian, « Five traditions for landscape urbanism thinking », *Topos*, juin 2010, n°71, pp.58-63

Dossiers de revues

« Infrastructuralism », *Quaderns*, n°262, Automne 2011

« Ce que comparer veut dire, Les démarches comparatives en sciences sociales », *Terrains et Travaux*, ENS Cachan, n°21, 2012/2

<https://www.cairn.info/revue-terrains-et-travaux-2012-2.htm>

« Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés*, n°35, 2018, <https://journals.openedition.org/traces/>

L'Odyssée du Parkway new-yorkais

Ouvrages - Articles de recherche

Alex William and Barlow Rogers Elizabeth, *Frederick Law Olmsted's New York* (in collaboration with the Whitney Museum of American Art), Praeger, 1972

Annese Domenico, "The impact of parkways on development in Westchester County, New York City and the metropolitan New York region" in *Parkways; Past, present and future*, Appalachian State University, 1987, pp.117-121. DOI: 10.2307/j.ctt1xp3kv8.2

Appleyard Donald, Lynch Kevin and Myer John, *The view from the road*, Cambridge, MIT Press, 1964

Appleyard Donald, "Motion, Sequence and the City" in Kepes Gyorgy (Ed), *The Nature and Art of Motion*, New York, 1965, pp. 177-192

Bel Geddes Norman, *Magic Motorways*, Random House, 1940

Beveridge Charles E., « Olmsted, His essential theory », *XIXth century*, Col 20, n°2, 2000, pp.32-37

Beveridge Charles E. and Rocheleau Paul, *Frederick Law Olmsted: Designing the American Landscape*, Rizzoli, 2005

Brown Jeffrey, "A tale of two visions: Harland Bartholomew, Robert Moses and the development of the American Freeway", *Journal of planning history*, février 2005, pp.3-32

Bruegmann Robert, *Sprawl, a compact history*, The University of Chicago Press, 2005

Bugge William A. et Snow William B., "The Complete Highway", in Snow William B. (Ed), *The Highway and the landscape*, Rutgers University Press, 1959, pp.3-32

Campanella Thomas, « Gilmore D. Clarke and Michael Rapuano : All About Town: How Two Cornellians reinvented the American City » au College of Architecture, Art and Planning (AAP) de la Cornell University, 24-27 avril

2015. <http://www.cornell.edu/video/thomas-campanella-how-two-cornellians-reinvented-the-american-city>

Caro Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the fall of New York*, Vintage Books, New York, 1974

Carr Ethan, « The Parkway in New York City », in International Linear Parks Conference, *Parkways: Past, Present and Future*, op.cit., pp.121-128. DOI: 10.2307/j.ctt1xp3kv8.23

Clarke Gilmore D., "The idea of the parkway", in Snow William B. (Ed), *The highway and the landscape*, op.cit., pp.33-55

Cohen Jean-Louis, Hodebert Laurent, Lortie André, *Le parkway comme dispositif métropolitain*, Rapport de recherche, ACS, mars 1996

Le Corbusier, *Quand les cathédrales étaient blanches, Voyage au pays des timides*, Paris, Plon, 1937

Cranz Galec, *The politics of Park design*, MIT Press, 1982

Dalbey Matthew, *Regional visionaries and metropolitan boosters*, Springer US, 2002

Dal Co Francesco, "From Parks to the Region: Progressive Ideology and the Reform of the American City", in Ciucci Giorgio, Dal Co Francesco, Tafuri Manfredo [1975], *The American City from the Civil War to the New Deal*, MIT Press, 1979, pp.143-260

Davis Timothy, "The Bronx River Parkway and photography as an instrument of landscape reform", *Studies in the history of gardens and designed landscapes*, avril-juin 2007, vol 27, n°2, pp.113-141

Di Mento Joseph F.C. et Ellis Cliff, *Changing Lanes: Visions and histories of urban freeways*, MIT Press, 2013

Fabor Julius Gy, Milde Gordon T., Weinmayer Michael W., *Frederick Law Olmsted Senior, Founder of Landscape architecture in America*, The University of Massachussetts Press, 1968

Fein Albert, *Landscape into Cityscape, Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*, Cornell University Press, 1968

Fein Albert, *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*, George Braziller, 1972

Fein Albert, « The Olmsted renaissance, a search for national purpose », in Kelly Bruce, Guillet Gail Travis, Hern Mary Ellen W. (Eds), *Art of the Olmsted Landscape*, Arts Pub, 1981, pp.99-109

Gandy Matthew, *Concrete and Clay, Reworking nature in New York City*, The MIT Press, 2003

Giedion Siegfried, *Espace, temps et architecture*, Denoël [1941], 2004

Glover Charles A., "The challenge of the new highway program", in Snow William B. (Ed), *The Highway and the Landscape*, op.cit, pp.56-73

Gottmann Jean, *Megalopolis, The urbanized North-eastern seaboard of the United States*, New York, The 20th century fund, 1961

Gruen Victor, *The heart of our cities: the urban crisis: diagnosis and cure*, Simon and Schuster, 1964

Gutfreund Owen D., « Rebuilding New York in the Auto Age, Robert Moses and his highways », in Ballon Hillary and Jackson Kenneth T. (Eds), *Robert Moses and the modern city, The transformation of New York*, New York, WW.Norton and Company, 2007, pp.86-93

Hays Forbes B., *Community Leadership: The Regional Plan Association of New York*, New York, Columbia University Press, 1965

Hoover Edgar Malon Jr. and Vernon Raymond, *Anatomy of a Metropolis, The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Region*, Harvard University Press, 1959

Jackson Kenneth T., *Crabgrass Frontier, The suburbanisation of the United States*, Oxford University Press, 1984

Jacobs Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines* [1961], Mardaga Editions, 1995

Johnson David A., *Planning the great metropolis, The Regional Plan of New York and its environs*, Routledge, 1995

Kemp Louis Ward, "Aesthetes and Engineers: the occupational ideology of highway designers", *Technology and Culture*, Vol 27, n°4, octobre 1986, pp.759-797

Kilhstedt Folke T., « L'utopie réalisée. Les expositions universelles des années trente », in Joseph Corn (dir.), *Culture technique*, n° 28, « Rêves de futur », 1993, pp.102-117

Krieger Alex et MacKin Anne, "Il sistema dei parchi di Boston", *Casabella*, Septembre 1986, pp.42-53

Lambert Phyllis (Ed), *Viewing Olmsted: Photographs by Robert Burley, Lee Friedlander, and Geoffrey James*, MIT Press, 1997

Mc Laughlin Charles Capen, « Olmsted's Odyssey », *Wilson quarterly*, été 1982, pp.78-87

Lefebvre Virginie, "Contested Territories. L'enfouissement d'une infrastructure autoroutière à Boston", in Prelorenzo Claude et Rouillard Dominique, *La metropole des infrastructures*, Paris, Editions Picard, 2009, pp.178-188

Martin Justin, *Genius of Place: The Life of Frederick Law Olmsted*, Da Capo Press, 2012

Maumi Catherine, « Urbs in rure et rus in urbe ? Pour une urbanité américaine, de Jefferson à Wright » in Chris Younes, dir, *Ville contre-nature*, Paris, La Découverte, 1999, pp.175-194

Maumi Catherine, *Usonia ou le mythe de la ville-nature américaine*, Paris, Editions de la Villette, 2008

Meadows Donella, Meadows Dennis, Randers Jorgen, Behrens William W., *The limits to growth*, Universe books, 1972

- Meadows Dennis, « Préparer les villes de l'après-pétrole », *Marnes*, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2016, pp.31-83
- Meadows Dennis, Meadows Donella, Randers Jorgen, *Les Limites à la croissance (dans un monde fini): Le rapport Meadows, 30 ans après*, Rue Echiquier, 2017
- Meyers Andrew A., « Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams and the Invention of the Regional City, 1923-1929 », *Business and Economic History*, vol. 27, n°2, hiver 1998, pp.292-306
- Moses Robert, *Public works, a dangerous trade*, MacGraw Hill, 1970
- Mumford Lewis, *The urban prospect*, Harcourt, Brace and World, 1968
- Newton Norman, *Design on the land: The development of landscape architecture*, Cambridge, MA, The Belknap Press of Harvard University Press, 1971
- Nicolin Pierluigi et Rocca Alessandro, *Il paesaggio della freeway*, Lotus navigator, n°7, 2003
- Nolen John and Hubbard Henry V., *Parkways and Land Values*, Cambridge, Harvard University Press, 1937
- Olmsted Frederick Law Jr et Hubbard Theodora Kimball, *Frederick Law Olmsted, Landscape architect (1822-1903)*, New York et Londres, Putnam's Sons, 1922
- Olmsted Frederick Law Jr et Kimball Theodora, *Fourty Years of Landscape Architecture, Central Park*, MIT Press, 1973
- Orillard Clément, « Highway aesthetics, Le débat américain des Trente Glorieuses », in Prelorenzo Claude et Rouillard Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, pp.41-62
- Peterson Jon A., « Frederick Law Olmsted Senior and Junior, The Visionary and the Professional », in Sies Mary Corbin et Silver Christopher (Eds), *Planning the twentieth-century american city*, Baltimore, Johns Hopkins University, 1996, pp.39-54
- Riot Etienne, « Un tournant patrimonial, New York Grand Central (1903-1978) », *Flux*, n°103-104, 2016, pp.21-31.
- Rogers Elizabeth Barlow, « Greenbelt towns or suburbs? Creating the American Metropolis », in *Ibid, Landscape Design: A Cultural and Architectural History*, Harry N. Abrams, 2001, pp.417-433
- Rogers Elizabeth Barlow, "Exhibitions, review", *Journal of the Society of Architectural Historians*, mars 2008, pp.130-133
- Romains Jules, *Salsette découvre l'Amérique*, Editions de la Maison Française, New York, 1942
- Roper Laura Wood, *FLO: A biography of Frederick Law Olmsted*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1973
- Roseau Nathalie, « L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss, New York, 1916-1962 », *Marnes*, n°4, Marseille, Editions Parenthèses, 2016, pp.189-237

Rybwzynski Witold, *A Clearing in the Distance: Frederick Law Olmsted and America in the 19th Century*, Scribner, 2000

Schwartz Joel, "Robert Moses and city planning" in Ballon Hillary and Jackson Kenneth T. (Eds), *Robert Moses and the modern city*, *op.cit.*, pp.130-133

Stern Robert A.M., Gilmartin Gregory, Mellins Thomas, *New York 1930, Architecture and Urbanism between the two World Wars*, Ed Rissoli, 1988

Smithson Robert, « Entropy made visible », entretien avec Alison Sky, 1973 in Holdt Nancy (Eds), *The Writings of Robert Smithson*, New York University Press, 1979, pp.189-196. Traduit in Le Dantec Jean-Pierre, *op.cit.*, pp.450-455

Sutcliffe Anthony (Ed), *The Metropolis, 1890-1940*, University of Chicago Press, 1984

Thoreau Henry David, *Walden ou la vie dans les bois* [1854], Traduction française, Paris, Gallimard, 1922.

Troetel Barbara, « Suburban transportation redefined : America's first Parkway » in Panetta Roger (Eds), *Westchester, The American suburb*, Fordham University Press, 2006, pp.247-290

Tunnard Christopher et Pushkarev Boris, *Man-Made America : Chaos or Control*, Yale University Press, 1963

Webber Melwyn M., "The Urban Place and the Nonplace Urban Realm", in Webber Melvin M. (Eds), *Explorations into Urban Structure*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 1964

Weil François, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 2000

Whyte William H., Warner Sam Bass (Foreword), *The exploding metropolis* [1958], University of California Press, 1993

Wirman Richard, *The Nature of Recreation*, by Richard Wirman, Alan Levy and Joel Katz, MIT Press, 1972

Wood Robert C., *1400 Governments, The Political Economy of the New York Metropolitan Region*, Harvard University Press, 1961

Zaitzevsky Cynthia, *Frederick Law Olmsted and the Boston Park System*, Belknap Press, 1992

Zapatka Christian, « The American parkway, origin and evolution of the Parkroad », *Lotus*, n°56, 1987, pp.97-128

Rapports

The costs of sprawl: environmental and economic costs of alternative residential development patterns at the urban fringe, 2 vol. The Estate research corporation, US government printing office, 1974

The costs of sprawl-revisited, transit cooperative research program, report 39, National Academy press, Washington, 1998

**Revue professionnelle (paysage, architecture, urbanisme) et presse
grand public**

- . Daniel H. Burnham, « A city of the future under a democratic government », in *Transactions of the Town planning conference*, octobre 1910, pp. 368-378
- . John Charles Olmsted, « Classes of parkways », From « Report of Olmsted Brothers on a proposed parkway system for Essex County, New Jersey, June 4, 1915 » edited in *Landscape Architecture*, Vol.6, octobre 1915-janvier 1916, pp.37-48
- . Jay Downer, « The Bronx River Parkway », *The Proceedings of the Ninth National Conference on City Planning*, New York, D.C. McMurtie, 1917, pp.91-95
- . Charles W. Eliot, « The influence of the automobile on the design of park roads » *Landscape Architecture*, octobre 1922, pp.27-37
- . Lewis Mumford, « Regions – To live in », *The Survey Graphic*, n°54, 1925, pp.151-152
- . Thomas Adams, « Regional highways and parkways in relation to regional parks », *Proceedings of the 19th national conference on city planning, Washington DC*, np, 1927, pp.175-180
- . Benton MacKaye, « ‘Townless Highways’, To relieve Through-Traffic Congestion and restore a rural wayside environment », *The American City*, mai 1930, pp. 94-96
- . Benton MacKaye, « New York a National Peril », *Saturday Review of Literature*, 23 août 1930, p.68
- . Theodora Kimball Hubbard, « Riverside, Illinois. A residential neighborhood designed over sixty years ago. Selections from the Papers of Frederick Law Olmsted Senior » *Landscape Architecture*, juillet 1931, pp.257-287
- . Lewis Mumford et Benton MacKaye, « Townless Highways for the Motorist. A proposal for the Automobile Age », *Harper’s Monthly*, n°163, août 1931, pp.347-356
- . Lewis Mumford, « The Plan of New York » in *The New Republic*, 15 juin 1932, pp.121-126, et 22 juin 1932, pp.146-148.
- . Gilmore D. Clarke, « Our highway problem », *American magazine of Art*, Vol 25, novembre 1932, pp.287-290
- . Gilmore D. Clarke, « Modern Motorways », *Architectural Record*, décembre 1933, pp.430-437
- . Sidney M. Schapiro, « Long Island State Parks and Parkways, Some advantages of parkways », *Civil Engineering*, novembre 1936
- . « Pattern for parks », *The Architectural Forum*, décembre 1936, pp.494-511
- . Gilmore D. Clarke, « Westchester Parkways, American Development in Landscape Architecture », *Landscape Architecture*, octobre 1937, pp.40-41

- . Allyn R. Jennings, General Superintendent, the City of New York Department of Parks, « New York strides ahead in Park and Parkway improvements », *The American City*, juillet 1937, pp.43-45
- . Allyn R. Jennings, "New York's West Side Improvement", *The American City*, novembre 1937, p.52
- . "Robert (or I'll resign) Moses", *Fortune*, juin 1938, pp.70-79, 124, 126, 131, 136, 138, 141
- . Robert Moses, "The comprehensive Parkway system of the New York Metropolitan Region", *Civil Engineering*, mars 1939, pp.161-162
- . Francis Cormier, "Some New York City parks and parkways, recreational developments made since 1934", *Landscape Architecture*, avril 1939, Vol 29, pp.124-136
- . Robert Moses, "What Happened to Haussmann", *The Architectural Forum*, juillet 1942, pp.57-65
- . Robert Moses, "Parks, parkways, express arteries and related plans for New York City after the war", *The American City*, décembre 1943, pp.53-55
- . Robert Moses, "Practical or "long haired" planning", *The New York Times Magazine*, 5 décembre 1948, p.13
- . Stanley W. Abbott, « Parks and parkways, a creative field when the task is to avoid creation », *Landscape Architecture*, octobre 1953, vol 44, pp. 22-24
- . Albert Fein, "Parks in a democratic society", *Landscape Architecture*, avril 1955, Vol 45/1, pp.24-31
- . Joseph Hudak, "Nine decades of landscape design: 1856, Frederick Law Olmsted Senior – Olmsted Brothers, 1955", *Landscape Architecture*, avril 1955, Vol 45, pp.120-133
- . « How to rebuild cities downtown », *The Architectural Forum*, juin 1955
- . Lewis Mumford, « The Highway and the city », *Architectural Record*, avril 1958, pp.179-186
- . Nelson M. Wells, « The parkway influence on highway design », publié in "New highways: number one enemy? Ten specialists view (with some alarm) the highway program", *Landscape architecture*, Vol 49, n°2, hiver 1958, pp.92-94
- . Richard A. Miller, "Expressway Blight", *The Architectural Forum*, octobre 1959, pp.158-163
- . "Family tree of the Olmsted's firms", *Landscape Architecture*, hiver 1959, vol 49, n°3, p.189
- . Lewis Mumford, "The future of the city, A five-part series", *Architectural Record*, série de 5 articles: "1. The disappearing city", octobre 1962, pp.121-128; "2. Yesterday's city of tomorrow", novembre 1962, pp.139-144; "3. Megalopolis as anti-city", décembre 1962, pp.101-108; "4. Beginnings of urban integration", janvier 1963, pp.119-126; "5. Social complexity and urban design", février 1963, pp.119-136

- . Albert Fein, "Parks in a democratic society, a hundred years of landscape architecture", *Landscape Architecture*, octobre 1964, pp.24-31
- . Ada Louise Huxtable, "The tower, the house and the park", *The New York Times*, 17 mai 1970
- . Laurie Johnston, "Olmsted will be honored around country", *The New York Times*, 15 janvier 1972, p.33
- . Julius Gy Fabos, « Frederick Law Olmsted and the Metropolitan Landscape Planning », *Planning*, octobre 1972, pp.241-243
- . Robert Smithson, « Frederick Law Olmsted and the dialectical landscape », *ArtForum*, février 1973, pp.117-128
- . Carter Wiseman, "The playground pioneer", *Harper's Magazine*, février 1973, pp.105-106.
- . William H. Jordy, "Going back to the father figure", *Landscape Architecture*, Vol 6, octobre 1974, pp.422-428
- . Paul Goldberger, « Landscape as design: two shows focus on Olmsted, *The New York Times*, 13 octobre 1981
- . "Olmsted landscape pales the actual landscape", *Industrial Design*, janvier-février 1982, Vol 29, pp.55-56
- . Charles Capen McLaughlin, « The environment: Olmsted's Odyssey », *Wilson quarterly*, été 1982, pp.78-87
- . Martha Rogers, "The Bronx Parks System, a faded design", *Landscape Architecture*, n°27, novembre 1983, pp.13-21
- . Benjamin Forgey, "Parkway design, a lost art?", *Landscape Architecture*, 1989, Vol 79, pp.43-47
- . Michael Leccese, "Roadways recovered", in *Ibid*, pp.49, 50, 51, 55
- . Tessa Melvin, "Bronx River Parkway: acting to save a dream", *The New York Times*, 18 octobre 1992, p. WC13
- . Paul Bennett, « Image of a city », *Landscape Architecture*, juin 1999, Vol 89, n°6, pp.74-85
- . Witold Rybczynski, "Olmsted's informal landscapes fit far better in a chaotic democracy than their formalist counterparts", *Architectural Record*, Vol 187, n°11, novembre 1999, pp.29-30
- . Phillip Lopate, « Rethinking Robert Moses, What if New York's notorious master builder wasn't such a bad guy after all? », *Metropolis*, août-septembre 2002, pp.42, 44, 46, 48, 5
- . Alex Ulam, « Who owns the Rose Kennedy Greenway, Boston's attempts to find « Common ground » », *Landscape Architecture*, février 2003, Vol 13, n°2, pp.114-116
- . Allen Freeman, « Above the cut, The Big Dig selects landscape teams for three new parks in downtown Boston. », *Landscape Architecture*, mars 2003, pp.62-67

- . Alan Berger, "Design for a Minefield, The Central Artery Park Landscape is characterized by contention", *Landscape Architecture*, avril 2004, Vol 94, n°34, pp.162-164
- . Francis Morrone, "The most beautiful thing in the world", *The New York Sun*, 17 janvier 2006
- . Marty Carlock and Heidi Hohmann, "City United, Park fragmented, two design writers share their thoughts on the Rose Kennedy Greenway", *Landscape Architecture*, mars 2010, Vol 100, pp.24-36
- . Francesco Dal Co, "Landscape architecture", *Casabella*, Juin 2010, pp.2-3
- . David Gissen, « Infrastructure preservation », *Quaderns*, n°262, Automne 2011
- . Mark Hough, « Frederick Law Olmsted is holding us back (There I said it) », *Landscape Architecture Magazine*, février 2012, pp.136-140

Archives

Ecrits de Frederick Law Olmsted

- . Frederick Law Olmsted, Calvert Vaux, « Preliminary Report to the Commissioners for Laying Out a Park in Brooklyn, New York », 24 janvier 1866, in Charles E. Beveridge et Carolyn F. Hoffman (ed.), *The Papers of Frederick Law Olmsted*, Supplementary Series, vol. I, Baltimore, Johns Hopkins University, 1997
- . Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, « Observations on the progress of improvements in street plans, with special reference to the PARK-WAY proposed to be laid out in Brooklyn », Brooklyn, 1^{er} janvier 1868
- . Frederick Law Olmsted, « Public Parks and the Enlargement of Towns » [1870], in *Civilizing American Cities, Writings on city landscapes*, Edited by S.B. Sutton, New York, Da Capo Press, 1997
- . Frederick Law Olmsted, "Introduction", in *The East Parkway and Boulevards in the city of Brooklyn*, New York, Baker and Godwin Printers, 1873, pp.3-23, Source New York Public Library.
- . Frederick Law Olmsted, James R. Croes, "Report of the Landscape architect and the civil and topographical engineer. Accompanying a plan for laying out that part of the 24th ward lying West of the Riverdale Road.", 21st november 1876, City of New York, Department of Public Parks, In Fein Albert, *Landscape into Cityscape, op.cit.*, pp.358-373
- . Frederick Law Olmsted and James R. Croes, "The misfortunes of New York" in "Preliminary Report of the Landscape Architect and the Civil and Topographical Engineer, upon the Laying Out of the Twenty-third and Twenty-fourth Wards," City of New York, Document n°72 of the Board of the

Department of Public Parks, 1877, publié in Frederick Law Olmsted, *Civilizing American cities, op.cit.*, pp.43-51

Special Collections of the Frances Loeb Library, Graduate School of Design, Harvard University

- . John Charles Olmsted, « Upon the relation of the city engineer to public parks », 14th January 1894, Ref JCO-A10
- . Frederick Law Olmsted (Jr), “Introductory address”, Second National Conference on City Planning and congestion of population at Rochester, New York, 2th may 1910, publiée in *City Planning*, Series II, n°4, Juin 1910, Department of City Making (Frederick L. Ford, Chairman)

Frederick Law Olmsted Archives Collection, Brookline, Mass

- . Series 536, New York Regional Plan, New York City, 1921-1924, 1928

The New York Regional Plan Association

- . Regional Plan of New York and its Environs, *Volume One: The Graphic Regional Plan*, 416 pages
- . *Regional Plan of New York and its Environs* (Thomas Adams avec Harold M. Lewis et Lawrence M. Orton), *Volume Two: The Making of the City*, 1931, 600 pages
- . Regional Plan Association, *The Second regional plan, A draft for discussion*, november 1968, 107 pages
- . Regional Plan Association, *A Region at Risk, the third Regional Plan for the New York-New Jersey-Connecticut Metropolitan area* (Robert D. Yaro and Tony Hiss), Island Press, Washington DC, 1996, 300 pages
- . Regional Plan Association, *The Fourth Regional Plan, Making the Region work for all of us*, Novembre 2017

The New York Public Library

- . “Report to the New York Legislature of the commission to select and locate for public parks in the twenty-third and twenty-fourth wards of the city of New York, and in the vicinity thereof, according to the provisions of the Act of the Legislature of the State of New York, chapter 253, passed April 19, 1883”, New York, 1886
- . Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1917
- . Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922
- . Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1925

- . Metropolitan Conference of City and State Park Authorities, "Memorandum on proposed city park and parkway extensions", 1926
- . "Opening of the Henry Hudson Parkway and progress on the West Side Improvement, Henry Hudson Parkway Authority", published on the occasion of the opening of the Henry Hudson Parkway, 12 décembre 1936. Introduction de Robert Moses, pp.7-12. Cote 49521B.
- . « Preserve the Palisades for the future, The Parkway Plan », Prepared by the Palisades Interstate Park Commission, non daté, non paginé, figure à la suite de la brochure sur l'ouverture du Henry Hudson Parkway, 12 décembre 1936
- . "Circumferential Parkway", Ceremony, 10 décembre 1938, Harry Sweeny Jr, Editor, The Moore Press Inc, New York.

Robert Moses Papers, The New York Public Library

Box 97 (New York City Department of Parks, 1934-1939)

- . Lettre de Robert Moses à Mrs Norman S. Goetz, Assistant Secretary, New York City Charter Revision Commission, 22 mars 1935. Folder 1935
- . Lettre de Robert Moses à Mrs John Davison Rockefeller, 13 septembre 1935. Folder 1935
- . Rapport d'avancement de Robert Moses sur les programmes de travaux de New York, en date du 21 septembre 1935, adressé au Général Hugh S. Johnson, Works progress administrator for New York City. Folder 1935
- . Lettre de John D. Rockefeller, Jr, à Robert Moses en date du 23 octobre 1935. Folder 1935
- . Lettre de Robert Moses à Myron Taylor, Chairman, United States Steel Corporation, 24 octobre 1935. Folder 1935
- . Lettre de Robert Moses à George McAneny, Président de la Regional Plan Association, 15 septembre 1937. Folder 1937
- . Lettre de Robert Moses à J.M.Patterson, *New York Daily News*, 15 octobre 1937. Folder 1937
- . Lettre de Robert Moses à Fiorello La Guardia en date du 7 décembre 1937, Folder 1937
- . Lettre de Robert Moses à la Regional Plan Association (Harold M.Lewis, Chief Engineer), 8 juin 1938. Folder 1938
- . Lettre de Robert Moses à l'éditeur en chef du *New York Daily Mirror*, à propos d'un article « The Moses method », le 3 décembre 1938. Folder 1938
- . Lettre de Robert Moses à Raymond V. Ingersoll, Président du Borough de Brooklyn, 13 décembre 1938. Folder 1938
- . Robert Moses, « If I had a magic wand », 1939. Folder 1939
- . Robert Moses, "The missing link; It's a bridge – but the War department says 'no'", in *Daily News*, 25 octobre 1939, p.34. Folder 1939
- . Lettre de Robert Moses à Reginald M.Cleveland, Automobile Editor, *The New York Times*, 11 mai 1939, Folder 1939

. Lettre de Robert Moses adressé au commissionner du département des Public Works, le 13 décembre 1939. Folder 1939

Box 98 (New York City Department of Parks, 1940-1946)

- . Lettre de Edgar J. Nathan à Fiorello La Guardia, 2 août 1943. Folder 1943
- . Lettre de Edgar J. Nathann à Fiorello La Guardia, 16 août 1943. Folder 1943
- . Lettre de Fiorello La Guardia à Edgar J. Nathan, Jr. President of the borough of Manhattan, 23 août 1943. Folder 1943. Folder 1943
- . Lettre de Robert Moses à Mr George A. Arkwright, Public Service Commission, 18 juin 1944. Folder 1944
- . Lettre de Robert Moses à Holden A. Evans, Executive Secretary, Postwar Public Works Planning Commission, 6 novembre 1944. Folder 1944
- . Lettre de Robert Moses à Fiorello La Guardia, 9 février 1945. Folder 1945

Box 99 (New York City Department of Parks, 1947-1953)

- . Lettre de Robert Moses à Austin Tobin, 5 mai 1950. Lire aussi son courrier du 25 septembre 1950 à Austin Tobin, Source Robert Moses Papers, New York Public Library, Box 98, Folder 1950

Box 101 (New York City Department of Parks, 1957-1958)

- . Lettre de Robert Moses à Robert Blumstock, le 9 juillet 1958. Folder 1958

Box 135-136 (Speeches)

- . Robert Moses, "Plan and performance", An address delivered by Robert Moses at Duke University, 10 avril 1939. Box 136
- . Robert Moses, "The American community of tomorrow", Princeton University, First Stafford little lecture, 15 avril 1940 (I), 17 avril 1940 (II). Box 135
- . Robert Moses, « Postwar highways », à l'American Road Builder's Association, Chicago, Illinois, 7 mai 1943. Box 136
- . Robert Moses, « Postwar Autotravel » at a meeting on Traffic Safety Association of Detroit, Michigan, 23 juin 1943. Box 135
- . Robert Moses, « Metropolitan improvements » à la Boston Society of Civil engineers and Northeastern Section of American Society of Civil Engineers, Boston, 20 avril 1944. Box 136
- . Robert Moses, « Talk on the occasion of the opening of the Postwar Exhibition », Museum of the city of New York, 20 novembre 1945. Box 135

Special Archives of the New York Metropolitan Transport Authority

- . "22 years of progress", Department of Parks, New York City, 1934-1956
- . "The road ahead", 1957

Columbia University

- . "Ocean Parkway, Borough of Brooklyn", Landmarks Preservation Commission, January 28, 1975, n°3, LP-0871, 2 pages
- . "Eastern parkway, Borough of Brooklyn", Landmarks Preservation Commission, August 22, 1978, Designation List 117, LP-0998, 6 pages

Archives of the Whitney Museum of American Art, New York

- . "New Method of Projection", in "Proposal for a Frederick Law Olmsted Sesquicentennial Exhibition, New York City, 1972", A proposal by William Alex, Architectural Historian, Source Whitney Museum Archives, "Frederick Law Olmsted's New York, 1822-1903", Exhibition October, 19th-December, 3rd, 1972, Correspondence.

Le Grand Paris des Infrastructures

Ouvrages - Articles de recherche

- Andreu Paul, *Lettre à un jeune architecte*, Fata Morgana, 2011
- APUR, « Le boulevard périphérique parisien au cœur de la métropole, Enjeux et perspectives », Note n°110, octobre 2016
- Backouche Isabelle, « Rénover le centre de Paris : quel impact sur les marges ? 1940-1970 », in Bourillon Florence et Fourcaut Annie (Eds), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2011, pp. 325-341
- Baron Nacima et Roseau Nathalie, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, janvier-juin 2016, pp.1-8
- Baron Philippe, *Quand la France rêvait du ciel*, Gaumont Pathé, 2016.
- Barthes Roland, « La voiture, projection de l'égo », *Réalités*, n°213, 1963
- Bellanger Emmanuel, « De Charles de Gaulle à Georges Pompidou, Lorsque l'Etat s'opposait aux élus locaux : l'exemplarité du Grand Paris », in Flonneau Mathieu, Geneste Pascal, Nivet Philippe, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Somogy Editions d'art, 2011, pp.43-53
- Bellanger Emmanuel, « La traversée historique du Grand Paris », *Mouvements*, n°74, La Découverte, 2013/2, pp.52-62
- Bourillon Florence et Fourcaut Annie (Eds), *Agrandir Paris*, Paris, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2011
- Boutet de Monvel Noël, *Les Demains de Paris*, Denoël, 1964.

Carmona Michel, *Le Grand Paris, L'évolution de l'idée d'aménagement*, Bagnaux, Girotypo, 1980, exemplaire BNF en 2 volumes (volume principal, 703p; annexe, 339p)

Chombart de Lauwe Paul-Henry, *Paris et l'agglomération parisienne*, Presses Universitaires de France, 1952

Cot Pierre-Donatien, *Les Aéroports*, Paris, Presses Universitaires de France, 1963

Dethier Jean, *Le Temps des gares*, Paris, Centre de Création Industrielle, 1978

District de la Région Parisienne, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris, 1965, 247 pages, Source DRIEA

Duhamel Georges, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930

Dumont René, *L'utopie ou la mort*, Paris, Seuil, 1973

Fermigier André, *La bataille de Paris, Des Halles à la pyramide, Chroniques d'urbanisme*, Présenté et préfacé par François Loyer, Paris, Gallimard, 1991

Flonneau Mathieu, « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XXème siècle », *Le Mouvement Social*, n°192, 2000, Les éditions de l'Atelier, pp.99-120

Flonneau Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003

Flonneau Mathieu, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005

Flonneau Mathieu, *Les cultures du volant, Essai sur les mondes de l'automobilisme, XXè-XXIè siècles*, Autrement, 2008

Flonneau Mathieu, Geneste Pascal, Nivet Philippe, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Somogy Editions d'art, 2011

Fourastié Jean, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1947 à 1975*, Pluriel, Fayard, [1979], 2011.

Fourcaut Annie, Bellanger Emmanuel, Flonneau Mathieu, *Paris-Banlieues, Conflits et solidarités*, Paris, Creaphis, 2007

Guigueno Vincent, « Building a high-speed society, France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, Vol 49, n1, 2008, pp.21-40

Guigueno Vincent, « Une région capitale à grande vitesse : Georges Pompidou et l'aérotrain (1965-1974)» in Flonneau Mathieu et al, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou, op.cit.*, pp.137-147

Illich Ivan, *Energie et Equité*, Paris, Seuil, 1972

Lapierre Eric (Ed), *Aménager Paris*, Mairie de Paris, 2005

Larroque Dominique, Margairaz Michel et Zembri Pierre, *Paris et ses transports, XIXème-XXème siècles, Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Editions Recherches, 2002.

Legaret Jean (Ed.), *Le statut de Paris, T.2. L'agglomération parisienne*, Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1959

- Lopez Raymond, *L'avenir des villes*, Robert Laffont, Collection Construire le Monde, 1964
- Merle Robert, *Madrapour*, Paris, Seuil, 1976
- Merlin Pierre, *Vivre à Paris en 1980*, Préface de Paul Delouvrier, « Premier Préfet de la Région Parisienne, Paris, 1971
- Mestais René, *La voirie parisienne, Projet d'aménagement de la ville de Paris*, dactyl, 185 pages, 1943
- Picon-Lefebvre Virginie, *Paris, Ville moderne*, Paris, Editions Norma, 2003
- Ragon Michel, *Où vivrons-nous demain?*, Paris, Robert Laffont, 1963
- Ragon Michel, *L'urbanisme et la cité*, Paris, Hachette, Collection La Nouvelle Encyclopédie 1964
- Ragon Michel, *Les visionnaires de l'architecture*, Robert Laffont, 1965
- Ragon Michel, *Les cités de l'avenir*, Préface de Jean Fourastié, Collection L'Encyclopédie de la Planète, 1966
- Ragon Michel, *La cité de l'an 2000*, Casterman, 1968
- Sauvy Alfred, *Les quatre roues de la fortune*, Paris, Flammarion, 1968
- Schwartz Vanessa R., « Dimanche à Orly, The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth », *French Politics, Culture and Society*, Vol.32, n°3, Winter 2014, pp.24-44
- Sudreau Pierre, « L'avenir de Paris » in Jean Legaret (dir), *Le statut de Paris, op.cit.*, pp.123-157
- Tomato, *La ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003
- TVK, *No limit, Etude prospective de l'insertion urbaine du boulevard périphérique*, Mairie de Paris, 2008
- Vadelorge Loïc, « Les projets de Delouvrier : Changement d'échelle ou restructuration de la région parisienne » in Bourillon Florence et Fourcaut Annie (Eds), *Agrandir Paris, op.cit.*, pp.357-371
- Vadelorge Loïc, *Retour sur les villes nouvelles, Une histoire urbaine du XXème siècle*, Paris, Creaphis, 2014
- Virilio Paul, *Vitesse et politique : Essai de dromologie*, Editions Galilée, 1977
- Voldman Danièle (Eds), *Région parisienne, Approches d'une notion, 1860-1980*, Cahiers n°12 de l'Institut d'Histoire du Temps Présent, octobre 1989
- Délégation générale au district de la région de Paris, 1965, "Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris", Paris, 250p, Source DRIEA
- « Réseaux, modèles ferroviaires », *Traverses*, n° 13, Centre de Création industrielle, 1978
- « Le Grand Paris, Consultation Internationale sur l'Avenir de la métropole Parisienne », *Le Moniteur Architecture*, 2009, 258p

Presse professionnelle et grand public

NB : les articles de presse couvrant la réception du boulevard périphérique et de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, sont issus des collections de l'Atelier Parisien d'Urbanisme et des archives de Paul Andreu

- . « Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types : Londres, Paris, Berlin et Marseille », *Urbanisme*, n°66, octobre-novembre 1938
- . “La “ceinture verte” de Paris”, Numéro spécial “Jardins et espaces verts”, *Urbanisme*, n°83, Janvier 1943, pp.10-15
- . “L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *Urbanisme*, n°35-36, 1954, pp.4-20
- . Dr Bernard Lafay du Conseil Municipal de Paris, « Paris, le drame du logement » in « L'aménagement de la ceinture verte de Paris », *op.cit.*, p.3.
- . « En lançant l'opération « Ceinture verte », Paris se donne une ville moderne de 50 000 habitants et 7 quartiers », *Le Parisien*, 8 novembre 1954
- . « Idlewild: Unlimited Airport », *Architectural Forum*, avril 1955, pp. 152-153.
- . « Paris et sa région », *Urbanisme*, n°51, 1956
- . « Une véritable ville, toute entière consacrée au transport aérien », *Le Parisien*, 23 février 1961
- . “Orly: une ville jaillie du sol en trois ans, capitale européenne du “jet” où un avion part ou atterrit toutes les six minutes.”, *Paris Match*, N°620, 25 février 1961, pp.50-56
- . « ‘Orly, aéroport de l'avenir’, ‘une cité de l'air’, ‘une véritable ville de 30 000 habitants’ », *Libération*, 26 mai 1961
- . « Aéroport de Paris Orly », *Techniques et architecture*, n°156, septembre 1961, pp.40-116.
- . André Chastel, « Un nouvel Haussmann pour délivrer la capitale des séquelles de l' « haussmannisme » » *Le Monde*, 24-25 mai 1964
- . « Le train sur air : 400 à l'heure, Une formidable invention française : bientôt il n'y aura plus de roues », *Paris Match*, n°842, 29 mai 1965
- . « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n°951 et 952, 1^{er} et 8 juillet 1967
- . « Boulevard périphérique : 8 kilomètres (Porte de Vitry-Porte des Lilas) mis en service début 1970 », *Le Figaro*, 20 novembre 1968
- . André Fermigier, « Parkings et forums, Comment faire respirer Paris ? Chacun y va de son plan mais on n'en est qu'au stade du bricolage », *Le Nouvel Observateur*, 7 juillet 1969
- . « Pas tellement utopique, ce superpériphérique qui triplerait la capacité d'un ouvrage périmé avant même d'être achevé », *L'Aurore*, 10 décembre 1969
- . « Dans une déclaration au Monde, le président de la République définit ses conceptions dans les domaines de l'art et de l'architecture », *Le Monde*, 17 octobre 1970

- . « Dossier Aéroports », *Architecture d'Aujourd'hui*, n°156, 1971.
- . « Avec Pompidou, la découverte du nouveau géant Paris Banlieues, 10 Millions d'habitants », *Paris Match*, 27 novembre 1971
- . André Fermigier, « Un président « adapté à la voiture » », *Le Nouvel Observateur*, 6 décembre 1971
- . « Le périphérique : une fin et un commencement », *Le Monde*, 25 avril 1973
- . « La boucle est fermée : 36 kilomètres du périphérique ceignent Paris », *La Croix*, 26 avril 1973.
- . « Le périphérique sera-t-il la voie royale des hypermarchés, Manifestation de commerçants hier à la porte Champerret », *L'Humanité*, 26 avril 1973
- . « La boucle est fermée : 36 kilomètres de périphérique ceignent Paris », *La Croix*, 26 avril 1973
- . Pierre Duvillars, « 17 ans pour construire le périphérique, mais à peine est-il achevé que l'on découvre les insuffisances et que l'on envisage la construction d'un superpériphérique » 17 ans pour construire le périphérique, mais à peine est-il achevé que l'on découvre les insuffisances et que l'on envisage la construction d'un superpériphérique », *Aspects de la France*, 3 mai 1973
- . « La voie express rive gauche », *Paris Projet, Aménagement, Urbanisme, Avenir*, n°9, 1973
- . « La fantascienza è realtà al Nuovo Aeroporto di Parigi, Qualche ombra sul programma a causa della crisi energetica », *Il Sole*, Milano, 28 Janvier 1974
- . « Il colosso degli aeroporti », *La Stampa*, 12 février 1974.
- . « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 12 février 1974
- . « Anatomie d'un aéroport tout neuf, Une grande enquête de Renaud Vincent et Charles Chaki », *France Soir*, 13 février 1974
- . « 250 000 personnes autour de Roissy vivent leurs derniers jours de silence », *France Soir*, 26 février 1974
- . « Flughafen der Superlative », *Rheinische Post*, Düsseldorf, 1er mars 1974
- . « L'Aéroport Charles-de-Gaulle sera inauguré vendredi », Dépêche AFP, 2 mars 1974
- . « La desserte : une fausse note », *L'Humanité*, 6 mars 1974
- . « Psicanalisi e fantascienza al nuovo aeroporto di Parigi, S'inaugura oggi lo scalo intitolato a De Gaulle », *Corriere della Sera*, Milano, 8 mars 1974
- . « Roissy-en-France, Earth-bound snags for a space-age airport », *Financial Times*, 8 mars 1974
- . « Une machine à voyages », *Le Monde*, 8 mars 1974
- . « Un ouvrage à compte d'auteur », *Le Monde*, 8 mars 1974
- . « Quand le train court après l'avion », *Le Monde*, 8 mars 1974
- . « Une grande œuvre mal desservie », *La Nation*, 8-9 mars 1974
- . « L'aéroport Charles-de-Gaulle inauguré hier par Messmer ; « Il restera sans doute jusqu'à la fin du siècle le premier d'Europe continentale » ; Mais le chef

- du gouvernement a regretté que les liaisons avec Paris laissent encore à désirer. », *L'Aurore*, 9 mars 1974
- . « Un « monument » qui marquera une époque », *La Croix*, 9 mars 1974
 - . « Sept réceptions dans les entrailles du géant », *France Soir*, 9-10 mars 1974
 - . « Roissy-en-France : Monsieur Pierre Messmer a inauguré l'aéroport Charles-de-Gaulle », *Le Figaro*, 9-10 mars 1974
 - . « Manifestation de riverains d'aéroports à ROISSY (ville) », *L'Humanité*, 11 mars 1974
 - . « L'aéroport géant de ROISSY. Dans l'immense plaine à blé de la « vieille France » ont surgi les installations aéroportuaires les plus grandes et les plus modernes d'Europe *La Terre*, 14 mars 1974
 - . « L'aeroporto della 'grandeur' », *Ore*, 17 mars 1974
 - . « La vie en Roissy », *The Sunday Times*, 17 mars 1974
 - . « Der Koloss aus dem Jahr 2000 », *Abendpost*, Frankfurt, 18 Mars 1974
 - . « Le Conseil de Paris remet en question le projet de superpériphérique », *La Croix*, 20 mars 1974
 - . « Manca Monsieur Hulot nella « cathédrale » du Roissy », *Tempo*, 22 mars 1974
 - . « Frightening look towards 2001, Gateway to Europe a surrealist gamble », *The Sidney Morning Herald*, 23 mars 1974
 - . « Le périphérique, boulevard des nuisances », *Quotidien de Paris*, 19 février 1976
 - . « Silence sur le périphérique ! », *L'Humanité*, 20 juin 1977
 - . « Trois dangers de mort sur le périphérique », *France Soir*, 2 août 1979
 - . « Les petits pas du périphérique d'Île de France », *La Croix*, 24 avril 1980
 - . « Le périphérique d'Île de France à petits pas », *Le Quotidien*, 9 avril 1981
 - . « La lettre du maire de Paris au préfet de région », *Le Monde*, 26 octobre 1982
 - . « 300 millions de francs pour protéger les riverains du périphérique contre le bruit. », *Le Monde*, 19 novembre 1982
 - . « Périphérique : insonorisation des façades, écrans et couvertures, le programme des réalisations des cinq prochaines années », *Le Quotidien*, 24 novembre 1982
 - . « Pour l'Etat, le périphérique reste un chemin vicinal, La ville de Paris en a assez de consacrer chaque année des centaines de millions à son entretien... », *Le Parisien*, 10 janvier 1985
 - . « Une couverture verte pour le périphérique », *Le Parisien*, 5 mars 1985.
 - . Georges Farhat, « Sous les pelouses, le périph », *D'A*, décembre-janvier 2009, pp.60-62
 - . Pierre Mansat, « Débaptiser le boulevard périphérique de Paris », entretien avec Françoise Moiroux, *D'A*, décembre-janvier 2009
 - . « Privatisation d'Aéroports de Paris : le plan B des départements », *La Gazette des Communes*, 1^{er} mars 2019

Archives

Bibliothèque Nationale de France, Paris

- . Bernard Lafay, *Solutions aux problèmes de Paris, La circulation*, 1954, Cote FRBNF38806912
- . Maurice Doublet, « Les transports dans la Région parisienne, Paralysie ou dossier bleu », Conférence des Ambassadeurs, 14 novembre 1972, Cote 8-Z-36903 (62)

Archives de l'Atelier Parisien d'Urbanisme

- . « Le Boulevard périphérique de Paris », Discours de M. Pierre Messmer, Premier ministre, Mme Nicole de Hauteclocque, Présidente du Conseil de Paris, M. Jean Verdier, Préfet de Paris, prononcés le 25 avril 1973 pour l'inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 38 pages, Cote AP BROPA907
- . Pierre Messmer, « Le Boulevard périphérique de Paris », 25 avril 1973, Cote ABPROPA907
- . André Herzog, « Le Boulevard Périphérique », Juin 1973
- . Bilan de la Direction Technique de la Voirie Parisienne, signée d'André Herzog en 1967

Archives d'Aéroports de Paris

- . Pierre-Donatien Cot, « Quelques problèmes posés par la construction et l'exploitation des grands aéroports », *Annales de l'Institut technique du bâtiment et des travaux publics*, n°113, mai 1957
- . Pierre-Donatien Cot, « Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme », 11 mars 1959, Boîte 28
- . Pierre-Donatien Cot, directeur général de l'Aéroport de Paris, « Argumentaire Paris-Nord », 1960
- . Jean Montignac, « Orly, premier ensemble architectural du Paris de demain ne doit pas être étouffé par la ville tentaculaire », *Journal des Arts*, 1960, Boîte 96, Bordereau n°2005308
- . « Qui veut voler doit savoir marcher », *Die Zeit*, Hambourg, 1961. Boîte 99, Bordereau n°2005308
- . « A quatre mois de l'inauguration, Orly, un monstre qui engloutit ses créateurs », *Air Press*, Bulletin hebdomadaire aéronautique, juillet 1961, Boîte 97
- . « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen Traumflughafen von Paris », *Der Abend*, Berlin, 20 juillet 1961

- . Pierre-Donatien Cot, « La région parisienne en l'an 2000 », Journées de Royaumont, 1963
- . Pierre-Donatien Cot, « Faut-il faire l'aéroport Paris Nord », Journées de Royaumont, juin 1963
- . Pierre-Donatien Cot, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, « L'aéroport de Paris Nord », *Transports* n°89, avril 1964.
- . Aéroport de Paris, *Paris Nord*, janvier 1967
- . « Paris Nord, L'aéroport et la ville », Janvier 1967
- . « As-tu idée de ce que le directeur général appelle des "pièges à visiteurs" ? », note de Bernard Ruquier, 28 février 1967, Boîte 4, bordereau no 43.
- . Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (CEP), « Etude « Passager aérien 1985 » », 1968, Dossier n°979
- . Aéroport de Paris, *Roissy en France*, juin 1969
- . Note de Jacques Block à Jean Bertin, date, Boîte 41, bordereau 2003030
- . Paul Andreu, note concernant le parti de la première aérogare de Roissy -en-France, novembre 1971
- . Lettre de Marcel Lods à André Decelle, 12 janvier 1972, Boîte 16, bordereau no 1988072.
- . Paul Andreu, « Aéroport de Roissy en France, Etude préliminaire de l'unité centrale », note au Conseil d'Administration de l'Aéroport de Paris, 16 mai 1973
- . "Il fallait construire l'aéroport de Roissy-en-France », in Aéroport de Paris, « Roissy en France », 1973, p.3
- . Jacques Block, Directeur Général Adjoint de l'Aéroport de Paris, « L'aéroport de Roissy-en-France et son environnement » in Aéroport de Paris, « Roissy en France », 1973, pp.4-9
- . "Une équipe au service de la conception et de la réalisation de Roissy-en-France", Interview de Jacques Bachelez, in Aéroport de Paris, « Roissy-en-France », 1973, pp.28-31
- . Paul Andreu, « Le parti architectural et les aménagements paysagers de Roissy », in Aéroport de Paris, « Roissy-en-France », 1973, pp.16-21
- . Pierre Messmer, Discours d'inauguration de Roissy, 8 mars 1974
- . Paul Andreu, « Les grands aéroports, prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture, 5 janvier 1978

Hong Kong XXL

Aveline Natacha, « Au prisme de la ville « privée », Retour sur les trajectoires de Tokyo et de Hong Kong », in Christian Lefèvre, Nathalie Roseau, Tommaso Vitale (eds), *De la ville à la métropole, Les défis de la gouvernance*, Paris, L'Œil d'Or, 2013, pp.231-249

Banham Reyner, *Megastructures, Urban Futures of the recent past*, Icon (Harpe), 1976

Blandeau Guillaume, « Du Rail & Property au régime de concession : Transformations du modèle économique de la Mass Transit Railway Corporation au prisme des évolutions de la gouvernance Hongkongaise », Mémoire de Master 1 d'urbanisme, Université Paris I Sorbonne (Direction Natacha Aveline), 2016

Cheung Esther M.K., « The HI/stories of Hong Kong », *Cultural Studies*, Vol15 (3/4), 2001, pp.564-590

Chuihua Judy Chung, Inaba Jeffrey, Koolhaas Rem, Leong Sze Tsung, *project on the city 1: Great Leap Forward*, Harvard Design School Project on the City Paperback, Taschen, 2001

Ellwart Birgit et Tim, 2006, *Vivre en plein ciel*, ZDF, Documentaire, 43 min

UK>HK, *Farrells place making, from London to Hong Kong and beyond*, Hong Kong, MCCM Creation, 2008

Fouchier Vincent, « Hong Kong, comment gérer les fortes densités ? », *Perspectives chinoises*, n°13-14, 1993, pp.56-66

Frampton Adam, Solomon Jonathan D., Wong Clara, *Cities without Ground, A Hong Kong Guidebook*, Berkeley, ORO Editions, 2012

Hirsh Max, *Airport Urbanism, Infrastructures and mobility in Asia*, Minesota Press, 2016

Hong Kong Information Services Department, *Hong Kong Airport*, Ed Yea Tin Tang Printing Press Limited, Hong Kong, 1962

Hong Kong Airport Authority, *Hong Kong International Airport, Vision to Reality, In total harmony*, 1998, 177p

Jianfa Shen, « Assessing inter-city relations between Hong Kong and Shenzhen: the case of airport competition or cooperation », *Progress in Planning*, n°73, 2010, pp.55-73

Kasarda John and Lindsay Greg, *Aerotropolis : How we'll live next*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2011

Kinoshita Hikaru et Matsuda Naonori, « Hong Kong's Future as an « Airport City », *Blueprint for the 21st century Hong Kong* », *Space Design*, n°394, 1997, pp.61-83

Koolhaas Rem, *Delirious New York, A retroactive Manifesto for Manhattan [1978]*, New York : The Monacelli Press, 1994

Ku Agnes S. et Tsui Clarence Hon Chee, « The 'Global City' as a cultural project: the case of WKCD », in Siu Helen F. et Ku Agnes S., *Hong Kong Mobile, Making a global population*, Hong Kong University Press, 2008, pp.343-365

Lee Ada H.Y., Silva Elisabete A., « Newspaper representations and power relations in infrastructure projects: a case study of Hong Kong's Express Rail Link », *International Planning Studies*, 22/3, 2017, pp.256-272

Leung M.J., *An analysis of the decision to build Hong Kong's second international airport*. (Thesis). University of Hong Kong, 1991

- Loh Christine, « Ports, airports and bureaucrats, restructuring Hong Kong and Guangdong », CLSA, 2002, pp.1-57
- Loh Christine, « Une société civile vivante mais entravée », *Perspectives chinoises*, n°2, 2007, pp.42-47
- Lorrain Dominique, « Portrait d'entreprise de Cheung Kong », *Flux*, n°36/37, avril-septembre 1999, pp.61-66
- Lui Tai Lok, "City branding without content, Hong Kong's aborted West Kowloon mega-projet, 1998-2006", *IDDR*, 30(3), 2008, pp.215-226
- McNeill Donald, « Airports and territorial restructuring, The case of Hong Kong », *Urban Studies*, vol 51, n°14, 2014, pp.2996-3010
- Maki Fumihiko, *Investigation in collective forms*, Saint Louis, MO : School of architecture, Washington University, 1964
- Map Office, Gutierrez Laurent, Portefaix Valérie, *Mapping HK*, Map Book Publishers, 2000
- Matsuda Naonori, « Hong Kong's Future as an "Airport City", Blueprint for the 21st century Hong Kong », *Space Design*, n° 394, 1997, pp.61-83
- Nadal Luc, "L'aéropolis du Kansai, Utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise", *Lumières de la ville, Formes Limites Echappées*, n°6, novembre 1992
- Ng Mee Kam, « Strategic Planning in Hong Kong: Lessons from TDS (Territorial Development Strategy) and PADS (Port and Airport Development Strategy) », *The Town Planning Review*, Vol. 64, n°3, july 1993, pp. 287-311
- Ng Mee Kam et Alison Crook, "Reclamation: an urban development strategy under fire", *Land Use Policy*, Vol 14, n°1, 1997 pp.5-23
- O'Donnell Mary Ann, Wong Winnie, Bach Jonathan, Eds, *Learning from Shenzhen, China's Post-Mao Experiment, from Special Zone to Model City*, The University of Chicago Press, 2017
- Ohno Hidetoshi, « Hong Kong : alternative metropolis », *Space Design*, n°330, mars 1992, pp.55-77
- Orsay-Lam Marie-Hélène, « Un aéroport et une ville nouvelle. La transformation progressive de Hong Kong au gré des enjeux globaux et locaux » in Haeringer Philippe (Eds), *La refondation mégapolitaine : une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome 1 : L'Eurasie post-communiste. Moscou, Shanghai, Hong Kong*, Techniques, territoires et sociétés, n°36, octobre 2002, pp. 263-273
- Pearce Greg, « Hong Kong station: Bringing the airport in the city », *Arup, Hong Kong Station*, Edition Axel Menges, 2001
- Pigott Peter, *Kai Tak, A history of aviation in Hong Kong*, Hong Kong, 1989
- Powell Kenneth, *La ville de demain*, Paris, Seuil, 2000
- Pryor Edward G. et Pau Shin-Hung, « The Growth of the city, A historical review » in Vittorio M. Lampugnani, *Hong Kong Architecture, The Aesthetics of density*, Prestel, 1993, pp.97-139

- Rocco Design Limited, « Hong Kong Station and Development » in *The City in architecture, Recent works of Rocco Design*, Images Publishing, 2002, pp.120-137
- Nashidil Rouiaï Nashidil, « Le Hong Kong hollywoodien : ville verticale, ville exotique, ville politique ? », in *Imaginaires de la vi(II)e en hauteur, Géographies et cultures*, Paris, L'Harmattan, n°102, 2018, pp.143-166
- Sanjuan Thierry, Fouchier Vincent, « Le delta de la Rivière des Perles : l'impossible région ? », *Perspectives chinoises*, n°15, 1993, pp.34-37
- Sanjuan Thierry, *A l'ombre de Hong Kong, le delta de la rivière des perles*, Paris L'Harmattan, 1997
- Shen Jianfa et Luo Xiaolong, « From fortress Hong Kong to Hong Kong-Shenzhen Metropolis: the emergence of government-led strategy for regional integration in Hong Kong », *Journal of Contemporary China*, Vol 22, n°84, 2012, pp.944-965
- Shen Jianfa, "Not quite a twin-city: cross-boundary integration in Hong Kong and Shenzhen", *Habitat International*, n°42, 2014, pp.138-146
- Smith Steven, Farrell Terry and Partners, *Kowloon Transport Super City*, Hong Kong: Pace Publishing limited, 112p., 1998, <https://issuu.com/beisistudio/docs/kowloon-transportsupercity>.
- Solomon Jonathan D., "It makes a village: Hong Kong's Podium shopping malls as global villages" in Bracken Gregory (Eds), *Aspects of urbanization in China, Shanghai, Hong Kong, Guangzhou*, Amsterdam University Press, 2012, pp.165-181
- Tiry Corinne, « Hong Kong, un avenir urbain modelé par les transports ferroviaires », *Perspectives chinoises*, n°78, juillet-août 2003, en ligne sur <https://perspectiveschinoises.revues.org/154>.
- Tiry Corinne, « Entre hypercentre et fragment d'aéroville, Hong Kong Station, Principes de mise en œuvre d'une mutation urbaine » in Prelorenzo Claude et Rouillard Dominique (Eds), *La métropole des infrastructures, op.cit.*, pp. 153-166
- Wells Herbert Georges, *The Shape of things to come*, Ed Hutchinson and Co, 1933
- Xue Charlie Q.L, Zhai Hailin, Roberts Joshua, « An urban island floating on the MTR station : A case study of the West Kowloon development in Hong Kong », *Urban Design International*, Vol.15, 4, 2010, p191-207
- Yang Chun et Li Si-Ming, "Transformation of cross-boundary governance in the Greater Pearl River Delta China: Contested geopolitics and emerging conflicts", *Habitat International*, n°40, 2013, pp.25-34
- Yeung Alfred, « Railway and property planning, a marriage of convenience », in Map Office (eds), *Hong Kong Lab 1*, Map Book Publishers, 2002, pp.184-195
- Loh Christine, « The Once and Future Victoria Harbour Saved from the Brink », in « Hong Kong: Defining the edge », *Harvard Design School*, 2001, pp.71-77

CloneWeb, « La Sf Chinoise, mouvements science-fictionnels à Hong Kong », publié le 7 juin 2015. <https://www.cloneweb.net/gros-dossier/la-sf-chinoise-2-mouvements-science-fictionnels-a-hong-kong/>

Presse Grand Public

- . David Li, « Pearl City Here Come, Forget the border and the crowds at Lowu. In 10 years'time the area stretching from Hong Kong to Guangzhou might well be the most dynamic piece of land in the world », *South China Morning Post*, 6 juillet 1996
- . Keith Wallis, "Designing a city for the 21st century, the government is planning an infrastructure spending spree", *South China Morning Post*, 16 mars 1997
- . Keith Wallis, "Projects stitch Hong Kong into the fabric of Pearl Delta. It's not over yet – today's monuments to civil engineering will be dwarfed by the bridges and roads that are on the drawing board », *South China Morning Post*, 1er juillet 1997
- . No Kwai-Yan, « Opening of airport at risk from rail delay », *South China Morning Post*, 22 novembre 1997
- . No Kwai-Yan, « Airport rail link may open early », *South China Morning Post*, 23 novembre 1997, p.10
- . Mark Graham, « Chek Lap Kok: Touchdown in Hong Kong », *South China Morning Post, Asia Magazine*, 15-17 may 1998, pp.9-12
- . Dorinda Elliot, "Hard times in Hong Kong a year after the handover: a bright new airport and a stalled economy", *Newsweek*, 13 juillet 1998, pp.12-15
- . K.N. Wai, On behalf of Hong Kong Alternatives, "There is no point delaying work on green park at barren cultural hub site", *South China Morning Post*, 11 septembre 2011
- . Peter Kammerer, "Cultural or Commercial?", *South China Morning Post*, non daté (circa 2011)
- . Laurence Defranoux, « Route de la Soie, Pékin déploie ses tentacules », *Libération*, 13-14 mai 2017, pp. 8-9.
- . Rosa Bostra, "Un cheval de Troie chinois s'apprête à entrer en gare de Hong Kong", *Libération*, 24 janvier 2018, p.8
- . Rosa Brostra, "Hong Kong, Le continent étend son bras", *Libération*, 24 octobre 2018, pp.6-7

Archives

Hong Kong University Library

- . *The New Airport at Chek Lap Kok, Construction Review*, China Trend Building Press, 1997
- . *15 most outstanding projects in HK, Civil works, buildings, infrastructures*, China Trend Building Press, 1998
- . *The New Hong Kong international airport*, Special issue, China Trend Building Press, 1998
- . *Wings over Hong Kong, A tribute to Kai Tak, An aviation history, 1891-1998*, 1998
- . *The Airport Core Programme: 10 Projects that Changed the Shape and Size of Hong Kong*. Hong Kong Information Services Department, 1999
- . *Hong Kong 2030, Planning vision and strategy, Final report*, 2007
- . Bauhinia Foundation Research Center, *Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis, Executive Summary*, 2007, <http://www.bauhinia.org/assets/pdf/research/20070809/BFRC-HKSZ-Report-ENG.pdf>.
- . Mee Kam Ng, « Beyond Hong Kong 2030, A short commentary on Hong Kong 2030 (HK 2030) and Shenzhen 2030 (SZ 2030), Symposium on China's three decades of urban planning through an International Perspective, Xiamen, China, November 21, 2008
- . *Moving Experience, the MTR's first 36 years*, South China Morning Post, 2011
- . *Hong Kong 2030+; Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030*, Secretariat for development, October 2016

Hong Kong Special Archives, Hong Kong University Library

- . Strategic Planning Unit, Lands and Works Branch. "Territorial Development Strategy, Final proposals on plans for growth 1_Kai Tak retained, 2_Airport relocated in Chek Lap Kok », 1983
- . Hong Kong Government, « Hong Kong Territorial Development Strategy, A Land-Use-Transport Strategy for the Growth of Hong Kong in the 1990s - Preliminary Submission », May 1984
- . Bruce Taylor, "Rethinking the Territorial Development Strategy Planning Process", Chinese University of Hong Kong, 1986
- . « The Governor's Annual Address to the Legislative Council on 11 October 1989 », Hong Kong Government Printer, 1989
- . Graham Barnes, Secretary for Planning, Environment and Lands, « The shape of Hong Kong after Port and Airport Development Strategy », Opening on 24th

- Convention IFAWPCA, 20 novembre 1989, Hong Kong Convention Center, pp.3-5
- . Hong Kong Government, Secretariat of Lands and Works, *Port and Airport Development Strategy, Final Report*, Décembre 1989
 - . Hong Kong Government, "Review of Gordon Wu report on Port and Airport Development", 2 octobre 1990
 - . APEX'91, « Hong Kong International Airport, Port and Transportation Development Exhibition », 24-27 janvier 1991, Hong Kong Convention and Exhibition Center
 - . "Airport alternatives: We do have a choice ! », Public seminar, organized by the Study Group for Infrastructure Development, 25 mai 1991, Hotel Conrad
 - . « Memorandum of Understanding concerning the construction of the new airport in Hong Kong and related questions », project, 4 juillet 1991
 - . Hong Kong Government Planning, Environment and Lands Branch Strategic Planning Unit, *Metroplan, The selected strategy*, Septembre 1991
 - . Hong Kong Government, *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy, A foundation for growth*, octobre 1991
 - . Hong Kong Government, *Hong Kong Airport Core Programme*, 1991
 - . *Territorial Development Strategy Review foundation report, executive summary*, Juillet 1993
 - . *Airport Core Program projects in West Kowloon*, 1993
 - . Mee Kam Ng, « PADS in Hong Kong », *Planner's Casebook*, The American Planning Association, octobre 1993, pp.1-8
 - . « MTRC Airport Railway », 1993 et 1995
 - . Christine Loh, « Hong Kong : An alternative policy address », 3 octobre 1994
 - . « Hong Kong International Airport, Opening Ceremony », 2 juillet 1998
 - . Society for the Protection of the Harbour, Letter to *The South China Morning Post*, 18 septembre 1999
 - . Hong Kong Airport Authority, *Hong Kong International Airport, An introduction*, 2001
 - . Courrier de Winston K.S.Chu, Chairman of SPH, à l'attention du LegCo, en date du 3 mai 2002 à propos des réclamations projetées sur Tamar, Central et Wanchai, n°HKP 711.4095125
 - . Courrier de Christine Loh, Chairperson of SPH, à l'attention du Hong Kong Town Planning Board, en date du 26 août 2004
 - . Donald Tsang, Yam-Kuen, « Speech to Legco on the West Kowloon Cultural District Project », 2004
 - . West Kowloon Cultural District Joint Conference, "A paper submitted to Meeting of Planning, Lands and Work Panel LegCo Chamber, on West Kowloon Cultural District", 31 janvier 2005
 - . « The West Kowloon Cultural District, A Cultural Vision for Hong Kong », Dynamic Star International Limited (Joint Venture company of Sun Hung Kai Properties Limited and Cheung Kong (Holdings) Limited), 2004

- . “A new direction for Hong Kong”, Government Policy Address, 2007-2008
- . Mrs Carrie Lam, Secretary for Development”, “The new era of Infrastructure development”, 30 septembre 2010
- . Mrs Carrie Lam, Secretary for Development, “Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express rail link”, LegCo railway Subcom special meeting, 17 septembre 2009.
- . Courrier de Winston Ka-Sun Chu, Adviser for SPH, à l’attention de Mrs Carrie Lam, Secretary for development, en date du 21 janvier 2010, à propos des réclamations de Central
- . *Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge, Hong Kong Boundary crossing facilities international design ideas competition*, (Highways department, Ed), PR Concepts Asia Limited, 2010
- « Is WKCD a cultural or a property project in disguise? An appeal for a totally integrated cultural green park WITHOUT Property development on West Kowloon Cultural District”, *Hong Kong Alternatives* (Citizen advocacy group), 27 septembre 2011.
- . “Approved West Kowloon Cultural District Development plan, explanatory statement”, 2013
- . Report of the Legislative Council select committee to inquire into the background of and the reasons for the delay of the construction of the Hong Kong Section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express rail link”, Juillet 2016

Hong Kong Special Archives, Hong Kong Central Library

- . British Airports Services Limited, “Chek Lap Kok and Western Harbour Airports Sites In Town terminal and rail strategies, an Overview”, Avril 1989

ICONOGRAPHIE

L'Odyssée du Parkway new-yorkais

Fig 1.1: Portraits photographiques de Calvert Vaux et Frederick Law Olmsted, circa 1860's

Fig 1.2: New York City and its Environs, 1860, A. Lindenkohl, P. Witzel, Westermann and Co, 31*24 cm

Source: Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C., 20540-4650 dcu.

Digital ID: <https://www.loc.gov/resource/g3804n.ct000245/>

Fig 1.3: Central Park, 1860, Gravure, 54*49 cm

Source: Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540-4650 USA dcu.

Digital ID: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g3804n.ct002195>

Fig 2: A gauche, Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, "Observations on the progress of improvements in street plans with special reference to the Park-Way proposed to be laid out in Brooklyn", 1868; A droite, Frederick Law Olmsted, "Public Parks and the enlargement of towns", 1870

Fig 3: Paris, Avenue de l'Impératrice, circa 1865 (Anonyme)

Source: Musée Carnavalet (PH9505).

Source :<http://parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/avenue-de-l-imperatrice#infos-principales>

Fig 4.1: Plan de Prospect Park, Brooklyn, 1868

En haut à gauche, le départ du Park-way

Source: <https://www.nycgovparks.org/about/history/olmsted-parks> (Neg. AR1059A)

Fig 4.2: Plan d'une section de l'Eastern Parkway, Brooklyn, 1868

Publié dans l'édition du *Manuel of the Common Council of the City of Brooklyn* (William Bishop)

Fig 4.3: Photographie d’Ocean Parkway, circa 1894. Au moment où a été ajoutée la voie cyclable.

Source: <https://www.nycgovparks.org/about/history/olmsted-parks> (Neg. AR1099)

Fig 5: The City of New York (Will L. Taylor, Galt and Hoy), 1879, 188*107 cm

Source: Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540-4650 USA dcu.

Digital ID: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g3804n.pm005990>

Fig 6: Carte issue de l’atlas situant le 24th ward dans le Westchester County, entre Harlem River et Hudson River à l’ouest, et la Bronx River à l’est (G.W. Bromley and Co), 1882

Source: Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540-4650 USA dcu.

Digital ID: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g3804bm.gla00163>

Fig 7: Couverture de l’ouvrage de John Mullaly, *The new parks beyond the Harlem*, 1887

Fig 8: « Sketch map of the city of New York and Vicinity », Report of the Bronx Park Commission, 1886. On voit l’ampleur des trois nouveaux parcs et parkways projetés dans le Bronx

Source: New York Public Library

Fig 9: Organigramme de la Bronx Parkway Commission, 1919-1922

Source: Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922

Source New York Public Library

Fig 10.1: Hermann Merkel, Jay Downer, Leslie Holleran, “Bronx River Parkway Reservation, Landscape development”, Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1917

Source: New York Public Library

Fig 10.2: “A general view of the Bronx River Parkway Reservation as a connecting parkway between the Park system of New York City, the Croton and Catskill watersheds and the Harriman and Palisades Interstate Parks”, Bronx Parkway Commission, 1918.

Fig 11.1: Le Bronx River Parkway à son ouverture, 1922

Source: Report of the Bronx Parkway Commission, 31 décembre 1922, New York Public Library

Fig 11.2: Bronx River Parkway, Dedication Ceremony (Speaking Madison Grant), 5 novembre 1925, Source Roger Panetta, *Westchester, The American Suburba, 2006, op.cit.*, p.281

Source: The Westchester County Archives, PPC-1310

Fig 12: Westchester County Park System, Parks, Parkways and Reservations, 1925

Source: Jay Downer, *Public Parks in Westchester*, 1925

Fig 13: "Before and after", Planches extraites du Report of the Bronx River Parkway Commission, 31 décembre 1922

Source: New York Public Library

Fig 14: "New York looking southwest across the center of the region"

Page de garde du *Regional Plan of New York and its Environs, The Graphic Regional Plan*, 1928, Vol 1

Fig 15.1: Les membres de la Regional Plan Association of America (RPAA) vers 1930.

Fig 15.2: Extraits des articles de Benton MacKaye "Townless Highways", *The American City*, may 1930, p.94; et de Lewis Mumford, "The Plan of New York", *The New Republic*, 15th June 1932, p.121.

Fig 16.1: General Plan of the Parksystem for New York and its environs, Regional Plan of New York and its Environs, 1928.

Fig 16.2: Regional Plan of New York and its environs, Vol 1, Graphic Plan, 1928 "Regional Highway System", p.295; "Key plan for parkways and boulevards", p.273.

Fig 17: Gilmore D. Clarke", "Our highway problem", *American Magazine of Art*, Vol 25, novembre 1932; Gilmore D. Clarke, "Modern motorways", *Architectural Record*, décembre 1933.

Fig 18.1: Aerial View of Henry Hudson Parkway, north from near 70 th Street, Source Museum of the City of New York; En bas, Extrait de la plaquette d'inauguration « Completion of the Henry Hudson Bridge and Henry Hudson Memorial Park », 7 mai 1938

Source: New York Public Library

Fig 18.2: En haut, à gauche, Henry Hudson Bridge, Riverside Drive, 1937; A droite, Henry Hudson Parkway at 79 th Street, ca 1940; Au milieu, Henry

Hudson Parkway along Riverside Drive, ca 1940; En bas, Carte postale du Riverside Drive et du Henry Hudson Parkway, ca 1940

Source: Museum of New York

Fig 19.1: Couverture et extrait de la plaquette "Circumferential Parkway", publiée à l'occasion de la cérémonie d'inauguration du 10 décembre 1938, Harry Sweeny Jr, Editor, The Moore Press Inc, New York

Source : New York Public Library.

Fig 19.2: En haut, Aerial view of the Grand Central Parkway extension and Flushing Bay Parkway with Triborough Bridge approach, 1934 ; En bas à gauche, Aerial View of Grand Central Parkway, ca 1940 ; à droite, Grand Central Parkway, 1938

Source: Museum of New York City

Fig 20: John Nolen et Henry V. Hubbard, *Parkways and Land Values*, Harvard University Press, 1937

En bas, A gauche, Fig 16: "Economics of the Westchester County Park System", A droite, Fig17: "Real estate Assessment survey of Bronx River Parkway"

Source: Westchester County Park Commission

Fig 21: « Robert (or I'll resign) Moses », *Fortune*, Juin 1938

Fig 22: Robert Moses, « What happened to Haussmann », *Architectural Forum*, juillet 1942.

Fig 23.1: Futurama, Norman Bel Geddes, Exposition internationale de New York, 1939: En haut, "Artists standing among models of buildings"; En bas, "Visitors in moving chairs viewing exhibit".

Source New York Public Library, Digital Collections, Manuscripts and Archives division, New York World's Fair 1939-1940 records. NYPL catalog ID (B-number): [b11686556](#)

Fig 23.2: Futurama, Norman Bel Geddes, Exposition internationale de New York, 1939: En haut, "Aerial view of model city", En bas "Model of highways intersecting

Source New York Public Library, Digital Collections, Manuscripts and Archives division, New York World's Fair 1939-1940 records. NYPL catalog ID (B-number): [b11686556](#)

Fig 24: Norman Bel Geddes, *Magic Motorways*, Random House, 1940; Siefried Giedion, *Space, Time and Architecture, The Growth of a new tradition*, Harvard University Press, 1941

Fig 25: En haut, « New York in 1999”, *The New York Times*, 6 février 1949
En bas, “The road ahead”, 1957
Source: Metropolitan Transport Authority Archives

Fig 26: “How to rebuild cities downtown?”, *The Architectural Forum*, juin 1955

Fig 27.1: “City of New York, Parkways, Expressways, Bridges, Tunnels”, 1949
(on devine le tracé de la Lower Manhattan Cross Expressway), Triborough
Bridge and Tunnel Authority
Source: Metropolitan Transport Authority Archives

Fig 27.2: En haut, vue d’artiste (Ted Kauteky) d’un échangeur de la Cross-
Bronx Expressway, circa 1950; En bas, vue d’artiste (Gero) de la Lower
Manhattan Cross-Expressway, circa 1960
Source: Mathew Gandy, *Concrete and Clay, Reworking Nature in New York City*,
MIT Press, 2003

Fig 28: Demonstrators protest charges against activist and author Jane Jacobs,
New York, 8 mai 1968, Fred W. McDarrah/Getty Image; Paul Rudolph, Final
presentation rendering of multi-use office and residential towers at the New
York Lomex Hub (Low Metropolitan Expressway), 1967-1972
Source: Library of Congress.

Fig 29: Maquette du panorama de 1964 réactualisé (Raymond Lester and
Associates), Queens Museum of New York
Photographie N. Roseau, 2018

Fig 30: William H. Whyte, *The exploding metropolis*, University of California
Press, 1958
Robert C. Wood, *1400 governments*, Harvard University Press, 1961
Jean Gottmann, *Megalopolis*, New York, The Twentieth-Century Fund, 1961

Fig 31: *The Region’s growth, A report of the second regional plan*, Regional Plan
Association, Mai 1967: En haut “The atlantic urban region”, p.27: en bas, “The
New York Region from 35 000 feet up”, p.78

Fig 32: En haut, Richard A. Miller, “The Expressway Blight”, *The Architectural
Forum*, Octobre 1959; à gauche, Lewis Mumford, *The highway and the city*,
Harcourtn 1963; à droite, W. Brewster Snow (ed), *The highway and the
landscape*, Rutgers University Press, 1959.

Fig 33: Boris Pushkarev et Christopher Tunnard, *Man-Made America, Chaos or control?*, Yale University Press, 1963; Couverture et double page d'introduction à la partie consacrée à l'esthétique de l'autoroute « The Paved Ribbon »

Fig 34: Donald Appleyard, Kevin Lynch, John Myer, *The View from the road*, MIT Press, 1964; couverture et planche extraite du livre.

Fig 35: "Family tree of the Olmsted's firms", *Landscape Architecture*, Spring 1959

Fig 36: Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the America, Environmental Tradition*, George Braziller, 1972; Elizabeth Barlow Rogers et William Alex, *Frederick Law Olmsted's New York*, Praeger, 1972, Catalogue de l'exposition au Whitney Museum of American Art.

Fig 37 Les trois grandes expositions new-yorkaises sur Olmsted recensées dans le *New York Times*

Ada Louis Huxtable, « The tower, the house and the park », 17 Mai 1970;

Laurie Johnson, "Olmsted will be honored around country", 15 janvier 1972;

Paul Goldberger, "Landscape as design: two shows focus on Olmsted", 13 octobre 1981

Source: Archives New York Metropolitan Museum of Art (1+3) et Whitney Museum of American Art

Fig 38: Martha Rogers, "The Bronx Parks System, A faded design", *Landscape Architecture*, 1983;

Christian Zapatka, "In Progress's Own Image: The New York that Robert Moses Built", *Lotus international*, 1986

Fig 39: Benjamin Forgey, "Parkway design, a lost art?"; Michael Leccese, "Roadways recovered", *Landscape Architecture*, 1989, Vol 79.

Fig 40: En haut à gauche, couverture de Robert Caro, *The Power Broker*, New York, Vintage Books, 1974; à droite, Philip Lopate, « Rethinking Robert Moses », *Metropolis*, août-septembre 2002; en bas, photographies de l'exposition *Robert Moses and the modern city, Remaking the Metropolis*, Museum of the city of New York, 2007

Fig 41: Francesco Dal Co, "Landscape Architecture", *Casabella*, 2010; Mark Hough, "Frederick Law Olmsted is holding us back (There I said it)", *Landscape Architecture Magazine*, Février 2012.

Fig 42: Projet du Big Dig à Boston, double planche de l'article critique de Marty Carlock and Heidi Hohmann, "City United, Park fragmented, two design writers share their thoughts on the Rose Kennedy Greenway", *Landscape Architecture*, Mars 2010, Vol 100, pp.26-27

Le Grand Paris des infrastructures

Figure 1: « Paris dans 20 ans, Un extraordinaire reportage dans le futur que Match seul a pu réaliser », *Paris Match*, n°952, 8 juillet 1967, Couverture et double page intérieure figurant le futur troisième aéroport de Paris ainsi que les projets d'autoroutes et d'aérotrains

Fig 2: La ceinture dans les premiers réflexions d'aménagement régional
Rapport de la commission d'extension de Paris, 1913, *Considérations techniques préliminaires* (Vol. 2), Planche 7: Avant-projet d'un plan d'extension de Paris (Banlieue comprise dans le département de la Seine),
Source : APUR, Paris; Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, 1934,
Source Institut Français d'Architecture; Extrait de « La « ceinture verte » de Paris », *Urbanisme*, Janvier 1943, p.10

Fig 3: En haut, « Solutions aux problèmes de Paris, la circulation », Plan de Bernard Lafay, 1954, Source Bibliothèque Nationale de France; En bas, Présentation de la maquette d'ensemble de la ceinture verte de Paris, Hôtel de Ville de Paris, 1953, Collection Pavillon de l'Arsenal.

Figure 4: En haut à gauche, Boulevard périphérique, Porte d'Ivry, Visite du chantier (on reconnaît au centre Maurice Doublet, en retrait à droite, André Herzog), 28 août 1968, Collection Pavillon de l'Arsenal; En haut à droite, Inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 25 avril 1973 (Pierre Messmer, Nicole de Hauteclocque, Olivier Guichard), Source ORTF, INA : <http://www.ina.fr/video/caf97513012>; En bas, Dates de la réalisation des différents tronçons du boulevard périphérique, d'avril 1960 à avril 1973, Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

Figure 5: Inauguration de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, 8 mars 1974
En haut, voies d'accès à la nouvelle aérogare; En bas à gauche, dans le corps central de l'aérogare, on reconnaît Pierre Messmer et Olivier Guichard. En bas à droite, dans l'un des satellites de l'aérogare.
Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 6: Inauguration du dernier tronçon du boulevard périphérique, 25 avril 1973. Source ORTF, INA : <http://www.ina.fr/video/caf97513012>

Fig 7: Inauguration de Roissy (8 mars 1974), On reconnaît à droite, Gilbert Dreyfus, directeur général d'Aéroport de Paris; en bas, ouverture de Roissy avec l'arrivée du premier vol sur la plateforme (13 mars 1974)
Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 8: Alfred Sauvy, *Les 4 roues de la fortune*, 1968

Fig 9: Arman, *Accumulation automobile*, 1967; Erro, *Carscape*, 1969 ; Jacques Tati, *Trafic*, 1971 ; James G. Ballard, *Crash*, 1973.

Fig 10: Dennis Meadows, *The limits to growth*, 1972, Présentation au Club de Rome. Ivan Illich, *Energie et équité*, 1972, René Dumont, *L'utopie ou la mort*, 1973

Fig 11: "La voie express rive gauche", Numéro spécial de la revue *Paris Projet* (APUR), 1973/ En bas à gauche, affiche de Savignac, 1972; A droite, « Assez roulé comme ça ! On réfléchit ... Eléments pour un contre-projet au « Plan de circulation de Paris », 1977. Couverture du contre-plan de circulation, document de Jacques Essel, Mouvement de défense de la bicyclette (Coll.privée), Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p.191.

Fig 12.1: Orly Sud, Premiers visiteurs, circa 1961
Source : Photothèque Aéroports de Paris

Fig 12.2: Roissy, Premiers passagers, circa 1974, Photographie Gérard Ehrmann, Source : Photothèque Aéroports de Paris

Fig 13.1: Les Paris Parallèles

En haut, Marcel Lods, Etudes pour un « Paris Parallèle », 1960, Soutce *Architecture d'Aujourd'hui*, N°101, Avril-mai 1962, pp.39-41; En bas, Yona Friedman, « Spatial City Project », Paris, 1958-1959, Source The Howard Gilman Collection, The Museum of Modern Art, New York, *The Changing of Avant-Garde, Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*, MOMA, New York, 2003, p.41

Fig 13.2: Les Paris Parallèles.

En haut, Paul Maymont, Projection des villes quartiers à Paris, 1960 et en bas, Paul Maymont, « Schéma d'aménagement de la région parisienne », 1965, les deux images sont issues de l'ouvrage *Les visionnaires de l'architecture*, Textes de Balladur, Friedman, Jonas, Maymont, Ragon, Schöffner, Paris, Robert Laffont, Collection *Construire le monde*, Volume 3, 1965 (BNF), p.92 et 100-101.

Fig 14.1: Extraits de la brochure « Paris Nord », janvier 1967

En haut, à gauche, « La croissance du trafic : Développement du trafic des passagers attendu à Paris et évolution parallèle de la capacité des aéroports du Bourget, d'Orly et Paris-Nord jusqu'en 1980 »; En haut, à droite, « Evolution de la capacité en sièges et accroissement des vitesses de croisière des principaux avions mis en service au cours des vingt dernières années ou prévus, Longs Courriers »; En bas, « Quelques gadgets », Source Archives d'Aéroports de Paris

Fig 14.2 : double page intérieure de l'article de Paul Andreu, « Roissy-en-France » publié dans *Architecture d'aujourd'hui*, n°156, 1971, pp.22-23.

Fig 15: La transformation de la Zone pendant l'Occupation : à gauche, Pré Saint-Gervais, "zone avant", 9 avril 1941 ; à droite, Pré Saint-Gervais, "zone après", 9 septembre 1943 ("OPERATION 15-17"), Inspection Générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme. Collection Pavillon de l'Arsenal

Fig 16: En haut, Ligue pour les espaces libres, l'assainissement et les sports, Projet du "parc de Bagnolet", 1909 (en bas Paris); En bas, Inspection Générale de l'Hôtel de Ville, Services techniques, topographie et urbanisme, "Périphérie de Paris", Projet d'aménagement de la « zone de transition » située entre la Porte de Montreuil et la Porte de Bagnolet, 1943 (en haut Paris)
Collection Pavillon de l'Arsenal

Fig 17: Edouard Crevel, Plan Lafay, zone Est, 5ème secteur, Montreuil-Bagnolet, essais de projets d'ensemble, 1953. Collection Pavillon de l'Arsenal

Fig 18.1: En haut, Boulevard périphérique Sud, Poterne des peupliers, mai 1961; En bas, Boulevard périphérique Sud, Pont, Porte de Gentilly, mai 1961.
Clichés Jean-Claude Bollier. Collection Pavillon de l'Arsenal

Fig 18.2: En haut, Périphérique Est, Porte de Pantin, 13 septembre 1966
Au milieu, à gauche, Maquette du Boulevard périphérique Nord, échangeur de la Chapelle, non daté (1966); A droite, Boulevard périphérique Nord, porte de la Chapelle, non daté (début des années 1970);
En bas, Echangeur de Bagnolet, Novotel à Gauche, non daté (1975)

Clichés Jean-Claude Bollier/Interphotothèque (vue de Bagnolet). Collection Pavillon de l'Arсенal

Fig 19: En haut, Porte de la Chapelle, 13 juin 1978; En bas, Boulevard périphérique de Paris, Passage du Boulevard à la porte de Saint-Cloud, non daté (1981?). Cliché Photo industrielle H. Baranger et Compagnie. Collection Pavillon de l'Arсенal

Fig 20: Aéroport d'Idlewild (Rebaptisé John Fitzgerald Kennedy en 1962), New York: En haut, Terminal City, urbaniste Wallace Harrison, Perspective R. Corbelletti, 1957, Source Archives de la Port Authority of New York and New Jersey; En bas, parallèle dimensionnel entre Terminal City et Central Park, *Interiors*, avril 1955, Source Archives de Skidmore, Owings et Merrill

Fig 21: Publicités d'Aéroport de Paris pour l'ouverture de la nouvelle aérogare d'Orly Sud; En bas, La nouvelle aérogare d'Orly Sud en construction, surplombant la Nationale 7 qui a été déviée, 1958, Photographie jean-Jacques Moreau. Source Archives et photothèque Aéroports de Paris.

Fig 22: Pierre-Donatien Cot, "Les aéroports, leurs rapports avec l'urbanisme", mars 1959

Source Archives d'Aéroports de Paris, Boîte 28.

Les deux traits figurent les périmètres de Paris et de l'agglomération. Sont localisés les aéroports de Paris et ceux de la ville comparée. Le fonds de plan figure à chaque fois les méandres de la Seine et quelques éléments remarquables des villes comparées.

Fig 23: « Paris-Nord, Plan de masse », extrait de la brochure "Paris Nord", janvier 1967, Source Archives Aéroports de Paris ; En bas, Paul Andreu, "Roissy, L'aérogare 2", Etudes, novembre 1969, Source Paul Andreu, *J'ai fait beaucoup d'aérogares*, Paris, Descartes et Compagnie, 1998, p.14

Fig 24: En haut, Visite du chantier de l'aérogare 1, novembre 1971, à gauche on reconnaît Paul Andreu; En bas, 30 avril 1972 autour de la maquette en écorché de l'aérogare 1. A droite de dos, Paul Andreu, puis André Decelle, président d'Aéroport de Paris, au centre Gilbert Dreyfus, directeur général, Jacques Bachelez, directeur de l'équipement est le deuxième à gauche de profil. Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 25: « Une zone boisée qu'il serait prétentieux d'appeler forêt »
Extrait de Aéroport de Paris, « Roissy-en-France », 1973, Source Archives d'Aéroports de Paris

Fig 26: Paul Andreu, Jacques Bachelez en collaboration avec Claude Parent, "Etude préliminaire de l'unité central", 1973, Aéroport de Roissy-en-France. Source Archives d'Aéroports de Paris

Fig 27: En haut, présentation du projet par Aéroport de Paris à l'occasion de fêtes foraines (Roissy-en-France, 9 juillet 1966) ou de courses cyclistes sponsorisées par l'entreprise (Le Mesnil-Amelot, 18 juin 1967), Source Photothèque Aéroports de Paris ; En bas, « la transformation économique de la région », extrait de Paris Nord, 1967, Source Archives d'Aéroports de Paris

Fig 28: Les aéroports au sein de la région parisienne ; En haut, Aéroport de Paris, « Paris-Nord », 1967 ; en bas, Aéroport de Paris, « Roissy en France », 1973, Source Archives Aéroports de Paris.

Fig 29.1: En haut, « Autoroutes intérieures sur lesquelles la circulation pourrait probablement être assurée sans coupure », Cartes extraite du rapport d'André Thirion, 1951 (Source Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Un siècle de passions*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p.76) ; En bas, Tracés retenus pour les opérations du réseau routier primaire inscrites au programme du District de la région parisienne, 1963, Source Flonneau, *Ibid*, p.79.

Fig 29.2: Cartes de destination générale des sols du SDAURP (1965) et du SDAURIF (1976). Source Direction Régionale de l'Équipement Île de France.

Fig 30: Robert Merle, *Madrapour*, 1976

Fig 31: Aéroport de Roissy, Visite de presse du chantier, 1971-1972
Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 32: Monumentalités de Roissy
Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 33: Roissy, 1974, Photographie Gérard Ehrmann
Source Photothèque Aéroports de Paris

Fig 34: Photomontage représentant le projet de René Sarger pour le superpériphérique à la Porte de Vanves, 1969. Source Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des Fortifs au Périf*, *op.cit.*, p.282, Archives d'Architecture du XXème siècle, Institut Français d'Architecture.

Fig 35: « Le train sur air, 400 à l'heure. Une formidable invention française: bientôt, il n'y aura plus de roues », Couverture de *Paris Match*, 29 mai 1965, Source Bibliothèque Nationale de France.

Fig 36.1: En haut, TVK, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger Kohler, « Carte des identités métropolitaines », 2008-2009, source TVK ; En bas, Atelier Parisien d'Urbanisme, « Une vitrine de la métropole », Source APUR, « Le Boulevard périphérique parisien au cœur de la métropole, enjeux et perspectives », octobre 2016

Fig 36.2: Consultation Internationale du Grand Paris, 2009 : En haut, Projet de l'équipe de Christian de Portzamparc pour un métro aérien au-dessus du boulevard périphérique ; En bas, Projet de l'équipe de MVRDV pour la création d'une forêt dans les cônes de nuisance de Roissy pour lutter contre le réchauffement climatique.

Fig 36.3 : En bas, Projet de l'équipe Woodeum SAS, Hardel et Le Bihan pour la porte de Brancion-Porte de Vanves, Lauréat du concours *Inventons la métropole*, 2017.

Hong Kong XXL

Fig 1: Aéroport de Kai Tak, 1962

Source: Hong Kong Information Services Department, *Hong Kong Airport*, Ed Yea Tin Tang Printing Press Limited, Hong Kong, 1962

Fig 2: L'aéroport de Kai Tak avant sa fermeture en 1998

Source: *Wings over Hong Kong, A tribute to Kai Tak, An aviation history, 1891-1998*, 1998

Fig 3: Hong Kong Government, "Replacement airport sites investigated (1946-1989)", Port and Airport Development Strategy, 1991, pp.38-39. Au centre, à Kowloon la pastille violette représente le site de Kai Tak. Au sud ouest, la pastille rouge représente le site de Chek Lap Kok ; En bas, extrait de Hong Kong's Port and Development Strategy, 1989, Source Hong Kong Government

Fig 4: En haut, à gauche et au centre, Port and Airport Development Strategy, 1989, Document préparatoire (octobre) ; En haut à droite et en bas, Document officiel (décembre). Source Hong Kong University Library

Fig 5: En haut, Proposition de Gordon Wu, Hopewell, Territorial Development Strategy, 1984, source Port and Airport Development Strategy, 1991 ; En bas, Contre-projet de Gordon Wu, « We do have the choice », 25 mai 1991, Source HKUL

Fig 6: Signature du Memorandum of Understanding par John Major et Li Peng, 3 septembre 1991, Source: *Vision to reality*, 1998, p.18

Fig 7: La couverture médiatique de la controverse aéroportuaire, extrait de la Port and Airport Development Strategy 1991, Source HKUL

Fig 8: *Port and Airport Development Strategy*, 1991, couverture et photographie de la maquette du projet métropolitain (p.67)

Fig 9: La circularité de la planification
Metroplan (1991) en haut, Airport Core Program (1991) en bas à gauche, Territorial Development Strategy (1993) en bas à droite, Source HKUL

Fig 10: Plan et vues aériennes du chantier du nouvel aéroport
Source: *Vision to reality, op.cit.*, 1998 (p. 89 pour le montage illustrant la progression du sol de l'aéroport)

Fig 11: A gauche, extraits de *Vision to reality, op.cit.*, 1998 (p.99) ; A droite, extrait de « The new airport at Hong Kong », *Construction review*, 1997, p.58, Source HKUL

Fig 12: MTRC, Airport Railway, Plaquettes de présentation du projet, 1993, 1995; Airport express et Tung Chung Lines, Programmes urbains et immobiliers, 1995, Source HKUL

Fig 13.1: Les Claims métropolitains et la controverse, 1993-1998
En haut, l'évolution des terrains gagnés sur la mer, "Reclamation and development in Hong Kong from 1887 to 1994", Source Surveying and Mapping Office, Lands Department, HKSAR Government, 1994; En bas, « Reclamation in the Victoria Harbour », plan localisant les terrains acquis sur la mer dans la baie centrale de Victoria, From Planning Department. Circa 1993. Source HKUL

Fig 13.2: Les claims métropolitains et la controverse 1993-1998
Extraits de "Airport Core Program comes to Central and Western", 1993, Source HKUL.

Fig 14: Ouverture de l'aéroport, couverture de la plaquette de l'inauguration, juillet 1998, Source HKUL

Fig 15: Publicisations

10 projects that changed the shape and size of Hong Kong, 1998

15 most outstanding projects in Hong Kong, 1998

Source HKUL

Fig 16: La désillusion

Numéro spécial de *Newsweek*, Edition Asia, 13 juillet 1998 (en haut à gauche et en bas, couverture et double page pp.12-13)

Couverture du dossier établi par Christine Loh, 2002. Source HKUL

Fig 17: Map Office (Laurent Guttierrez, Valérie Portefaix), « *The new Airport in Central* », 2000

Fig18: *International Finance Center*. En haut à gauche, photographie de l'ensemble (N. Roseau, 2005); à droite, photographie des intérieurs de la gare (N. Roseau, 2017) ; Au milieu, vue de la maquette du projet et photographie de l'esplanade, source Rocco Design Limited, *The city in architecture, Recent works of Rocco Design*, 2002 ; En bas, Coupe et axonométrie sur l'esplanade et les bâtiments du superblock. Source « Station Mastery, ARUP Associates with Rocco Design Partners », *The Architectural Review*, May 1999, p.76

Fig 19.1: *International Commerce Center* (Conception Terry Farrell)

En haut, coupe perspective axonométrie et plans du superblock; en bas, vues du chantier et de l'ensemble

Extraits de *Kowloon Transport Supercity*, 1998 ; MTRC, *Moving Experience*, 2011

Fig 19.2: *International Commerce Center* (Conception Terry Farrell)

En haut, vues plongeantes des plan et maquette; en bas, « Airport as city », « City as airport », dessin de Norman Foster republié par Terry Farrell dans son ouvrage, Extraits de *Kowloon Transport Supercity*, 1998.

Fig 19.3 : Planches extraites de *Cities without Ground* (Adam Frampton, Jonathan D. Solomon, Clara Wong), 2012. Axonométries des dispositifs de circulation de Chek Lap Kok et West Kowloon, 2012.

Fig 20: Les intérieurs des aéroports *In Town* de Kowloon (en haut) et de Central (en bas), Photographies N. Roseau, 2017.

Fig 21: Vue depuis le terminal de Chek Lap Kok, Photographie Michel Porro

En bas à gauche, photographie de la traversée géographique des ouvrages ferroviaires qui relient le nouvel aéroport à l'île de Hong Kong (Source Arup, *Hong Kong Station*, Ed Axel Mengues, 2001); A droite, vue de la mer depuis le métro de l'*Airport express line* quittant le site de l'aéroport vers l'île de Hong Kong, Photographie N. Roseau, 2018

Fig 22: Intériorités infra-urbaines

En haut, aérogare de Chek Lap Kok (Source Internet), Au milieu couloir de l'interconnexion MTRC à Central entre le métro et l'aérogare *In town* (Source Internet), En bas, vue sur l'intérieur de l'aérogare (Photo N. Roseau, 2017)

Fig 23: La « ville aérienne »

En haut, vues depuis la mer des superblocs de Central et de Kowloon, Photographies N. Roseau, 2018

En bas, dessins de Norman Foster pour figurer le nouveau terminal de Chek Lap Kok

Fig 24: En haut, West Kowloon, Photographies N. Roseau, 2017

En bas à gauche, intérieur du superblock, Source MTRC, *Moving experience*, 2011; à droite, vue de West Kowloon depuis l'IFC de Central, Photographie N. Roseau, 2018

Fig 25: En haut à gauche, le terminal *In Town* d'Humén Town, Donhuan, China, 2010; A droite, carte de localisation des sept terminaux off site, dans le delta de la rivière des Perles; en bas, le Skypier de Chek Lap Kok, Source Max Hirsh, *Airport Urbanism*, 2016 (photographies et carte)

Fig 26: « Pearl City, Here we come »

South China Morning Post, 6 juillet 1996

Fig 27.1: En haut, cartes illustrant les articles du *South China Morning Post*; A gauche, « Designing a city for the 21st century », *South China Morning Post*, 16 mars 1997; A droite, « Projects stitch Hong Kong into fabric of Pearl Delta », *South China Morning Post*, 1^{er} Juillet 1997

En bas, "Ten major infrastructure projects", Government of Hong Kong, Secretariat of Development, 2010

Fig 27.2: Vue du Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge. "Blueprint for the Shenzhen-Hong Kong Bay Area", extrait de « Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis », Bauhinia Research Foundation, 2007.

Fig 28: Railway strategy de la région du Pearl River Delta, 2013

Couverture et pages extraites (p.7)

Fig 29: Hong Kong Recommended strategies, Planche extraite de Mee Kam Ng, « Beyond Hong Kong 2030, A short commentary on Hong Kong 2030 (HK 2030) and Shenzhen 2030 (SZ 2030), Symposium on China's three decades of urban planning through an International Perspective, Xiamen, China, November 21, 2008.

Fig 30: Pearl River City, Projet nominé (Jonathan D. Solomon et Ling Fan). Consultation de design sur l'aménagement du pont HKZM, 2010

Fig 31: "Let's Protect our Harbour, No More Reclamation", Campagne de la Society for Protection of the Harbour, 2005. Source HKUL

Fig 32.1: West Kowloon

En haut, l'extension jusqu'à Austin Station, du terminal de grande vitesse ferroviaire avec superposée, l'emprise souterraine des voies; En bas, le déploiement du Cultural District, Architectes Norman Foster and Partners

Fig 32.2: West Kowloon Cultural District

Vues de la Canopée: perspectives et de la maquette présentée au public, Architectes Norman Foster and Partners. Extraits de « The West Kowloon Cultural District, A Cultural Vision for Hong Kong », Dynamic Star International Limited, 2004, source HKUL

Fig 33: *Hong Kong 2030+, Towards a planning vision and strategy transcending 2030*, 2016 : en haut, Conceptual spatial framework ; en bas, One hour Inter-city Traffic Circle within the Greater Pearl River Delta Region

Fig 34: Wong Kar Wai, *2046*, Sorti en 2004

Fig 35.1: Rapport d'activité de Hong Kong International Airport (HKIA), 2006-2007, « HKIA : Where opportunities converge », couverture et doubles pages intérieures

Fig 35.2: Rapport d'activité de Hong Kong International Airport (HKIA), 2012-2013, couverture et double page intérieure.